Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 280 del 24 novembre 2021 - Serie generale

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Mercoledì, 24 novembre 2021** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 39

Ripubblicazione del testo del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, coordinato con la legge di conversione 9 novembre 2021, n. 156, recante: «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale *per la sicurezza delle ferrovie e* delle infrastrutture stradali e autostradali.», corredato delle relative note.

SOMMARIO

TESTI COORDINATI E AGGIORNATI

Ripubblicazione del testo del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, coordinato con la legge di conversione 9 novembre 2021, n. 156, recante: «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale *per la sicurezza delle ferrovie e* delle infrastrutture stradali e autostradali.», corredato delle relative note. (Testo coordinato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 267 del 9 novembre 2021).

AVVERTENZA:

Si procede alla ripubblicazione del testo del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, coordinato con la legge di conversione 9 novembre 2021, n.156, recante: «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali», corredato delle relative note, ai sensi dell'art. 8, comma 3, del regolamento di esecuzione del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sulla emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 14 marzo 1986, n. 217.

Restano invariati il valore e l'efficacia dell'atto legislativo qui trascritto.

Art. 1.

Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

0a) all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato»;

*0b) all'articolo 3, comma 1, numero 53-*bis*), la parola: «debole» è sostituita dalla seguente: «vulnerabile» e le parole: «disabili in carrozzella» sono sostituite dalle seguenti: «persone con disabilità»; conseguentemente, ovunque ricorrono nel codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «debole» e «deboli» sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: «vulnerabile» e «vulnerabili»;*

0c) all'articolo 6, comma 4, lettera b)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)»;*

a) all'articolo 7, comma 1, la lettera *d)* è sostituita dalla seguente:

«*d)* riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa";

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

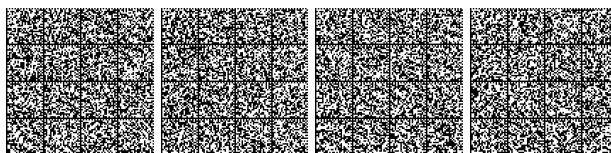
6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;»;

a-bis*) all'articolo 10, comma 2, la lettera* b) *è sostituita dalla seguente:*

*«*b) *il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile»;*

a-ter*) all'articolo 15:*

1) al comma 3, le parole: «, h) *ed* i)*» sono sotituite dalle seguenti: «e* h)*»;*

*2) al comma 3-*bis*, le parole: «da euro 108 ad euro 433» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 216 ad euro 866»;*

*3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:*

*«3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera* i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204»;*

*a-*quater*) all'articolo 23:*

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

*«4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.*

*4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*.*

*4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata»;*

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

*«7-*bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4»;*

*3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: «dal comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «dai commi 1, 4-*bis* e 7-*bis*» e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario»;*

*a-*quinquies*) all'articolo 25:*

*1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: «le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità» sono inserite le seguenti: «, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,»;*

*2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:*

*«1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture»;*

*a-*sexies*) all'articolo 40, comma 11, le parole: «che hanno iniziato l'attraversamento» sono sostituite dalle seguenti: «che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento»;*

*a-*septies*) all'articolo 50, comma 2, le parole: «3 m» sono sostituite dalle seguenti: «3,5 m»;*

*a-*octies*) all'articolo 52, comma 1, lettera* a)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica»;*

*a-*novies*) all'articolo 60:*

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico»;

2) al comma 2, le parole: «Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli» sono sostituite dalle seguenti: «Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole»;

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri»;

b) all'articolo 61:

1) al comma 2, le parole «16,50 m» sono sostituite dalle seguenti: «*18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e*»;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: «2-*bis*. Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»;

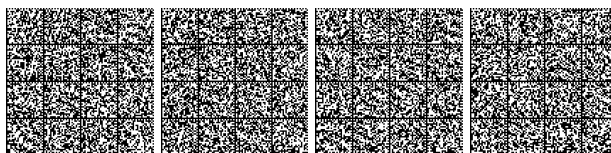
*b-*bis*) all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19,5 t»;*

*b-*ter*) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:*

«2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) *del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati»;*

c) all'articolo 80, comma 8, dopo le parole «temperatura controllata (ATP)» sono inserite le seguenti: «e dei relativi rimorchi e semirimorchi»;

*c-*bis*) all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:*

*«17-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di*

riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa»;

c-ter*) all'articolo 86:*

1) al comma 1, dopo la parola: «autovetture» sono inserite le seguenti: «, motocicli e velocipedi»;

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi»;

c-quater*) all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo della targa di cui al comma 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa»;*

c-quinquies*) all'articolo 105, comma 1, le parole: «16,50 m» sono sostituite dalle seguenti: «18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8»;*

c-sexies*) all'articolo 110:*

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera a)*, numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera* b)*, numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario»;*

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis*. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6*-bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo»;*

d) all'articolo 116, comma 9, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: «Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso *anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123*. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso *anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione delle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo»;*

d-bis*) all'articolo 117, comma 2*-bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: «Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore»;*

d-ter*) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: «per una volta soltanto» sono sostituite dalle seguenti: «per non più di due volte»;*

d-quater*) all'articolo 122:*

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2»;

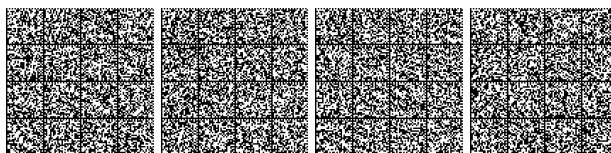
2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: «sei mesi» sono sostituite dalle seguenti: «dodici mesi»;

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

«8. Chiunque, autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI»;

d-quinquies*) all'articolo 126*-bis*, il comma 3 è sostituito dal seguente:*

«3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

d-sexies*) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:*

«11-bis. *I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62»;*

d-septies*) all'articolo 142, comma 12*-quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: «Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo» e, al secondo periodo, le parole: «di cui al periodo precedente» sono sostituite dalle seguenti: «di cui al primo periodo»;*

d-octies*) all'articolo 147:*

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. *Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento»;*

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

«6-bis. *I dispositivi di cui al comma 3*-bis *possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese»;*

e) all'articolo 158:

01) al comma 1, la lettera h-bis*) è sostituita dalle seguenti:*

«h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;*

h-ter*) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera* e)*, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257»;*

1) al comma 2:

1.1. dopo la lettera *d)* è inserita la seguente: «d-*bis*) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;»;

1.2. dopo la lettera *g)* è inserita la seguente: «g-*bis*) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa;»;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: «4-*bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera *g)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli.»;

3) al comma 5, le parole «lettere *d)*, *g)* e *h)*» sono sostituite dalle seguenti: «lettere *d)*, *h)* e *i)*»;

e-bis*) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: «minore» è soppressa e dopo la parola: «risponde» è inserita la seguente: «anche»;*

e-ter*) all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: «apparecchi radiotelefonici» sono inserite le seguenti: «, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante»;*

e-quater*) all'articolo 175, comma 2, la lettera* a) *è sostituita dalla seguente:*

*«*a) *velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico»;*

e-quinquies*) all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: «L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi»;*

e-sexies*) all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione»;*

f) all'articolo 188:

01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. *Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati»;*

1) al comma 4, le parole «una somma da euro 87 a euro 344» sono sostituite dalle seguenti: «una somma da euro 168 ad euro 672»;

2) al comma 5, le parole «una somma da euro 42 a euro 173» sono sostituite dalle seguenti: «una somma da euro 87 ad euro 344»;

g) dopo l'articolo 188, è inserito il seguente:

«Art. 188-*bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni)*. — 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni

gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2*, o ne fa uso improprio* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173.»;

g-bis*) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:*

«1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4»;

g-ter*) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: «risponde solidalmente il locatario e» sono sostituite dalle seguenti: «il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione;»;*

g-quater*) all'articolo 203:*

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «con raccomandata con ricevuta di ritorno» sono aggiunte le seguenti: «o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82»;

2) al comma 1-bis*, primo periodo, dopo le parole: «con raccomandata con avviso di ricevimento» sono aggiunte le seguenti: «o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82»;*

g-quinquies*) all'articolo 213:*

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: «trasmissione» è sostituita dalla seguente: «ricezione» e dopo le parole: «del provvedimento» sono aggiunte le seguenti «adottato dal prefetto»;

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione»;

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214*-bis *mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214*-bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione»;*

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: «distrutto» è sostituita dalla seguente: «alienato»;

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

«10-bis*. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA»;*

g-sexies*) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: «sequestro» è sostituita dalle seguenti: «fermo amministrativo»;*

g-septies*) all'articolo 215*-bis*:*

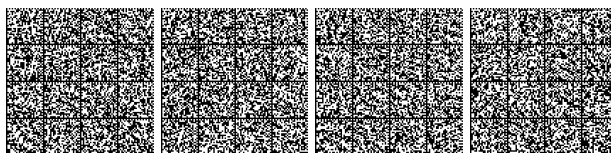
1) al comma 1, secondo periodo, le parole: «, in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico» sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: «comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al» sono sostituite dalle seguenti: «attuazione delle disposizioni del»;

3) alla rubrica, la parola: «rimossi,» è soppressa;

g-octies*) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126*-bis*:*

1) al capoverso «Art. 158», alla voce «Comma 2», le parole: «lettere d), g) *e* h)*» sono sostituite dalle seguenti: «lettere* d) *e* h)*» ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: «Comma 2, lettera* g) *– 4»;*

2) il capoverso «Art. 188» è sostituito dal seguente: «Art. 188 – Comma 4 – 6 – Comma 5 – 3».

1-bis. *Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi 1*-quater *e 1*-quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi 1*-bis *e 1*-ter *del medesimo articolo 25.*

1-ter. *Il comma 3*-bis *dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera* f)*, numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera* f)*, derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.*

2. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 819, le parole «30 giugno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «15 ottobre 2021» e le parole «di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza» sono sostituite dalle seguenti: «delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati»;

b) al comma 820, le parole «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze» sono sostituite dalle seguenti: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità».

2-bis. *Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.*

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne *ricorrano* i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

4-bis. *Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20.*

5. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole «per mezzo dei veicoli» sono inserite le seguenti: «adibiti al trasporto di cose e di passeggeri»;

b) all'articolo 22:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: «1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3.»;

2) al comma 3-*bis*, le parole «formazione periodica di» sono sostituite dalle seguenti: «formazione periodica conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da» e le parole «dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici» sono sostituite dalle seguenti: «della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione»;

3) al comma 6:

3.1. all'alinea, le parole «diverso dall'Italia» sono soppresse;

3.2. (*soppresso*)

4) al comma 7, alinea, le parole «diverso dall'Italia» sono soppresse.

5-bis. *Dal 1° gennaio fino al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è riconosciuto, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.*

5-ter. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della modalità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo di cui al comma* 5-bis*, nonché le modalità di erogazione dello stesso.*

5-quater. *Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma* 5-bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34*-ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

5-quinquies. *In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera* d)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.*

5-sexies. *Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *all'articolo 2, comma 1, la lettera* a) *è sostituita dalla seguente:*

*«*a) *servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati "servizi di linea": i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche»;*

b) *all'articolo 3:*

1) al comma 1, le parole: «rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,» sono sostituite dalle seguenti: «rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e»;

2) al comma 2:

2.1) la lettera g) *è sostituita dalla seguente:*

*«*g) *proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto»;*

2.2) la lettera m) *è abrogata;*

3) al comma 3, le parole: «, g) *e* m)*» sono sostituite dalle seguenti: «e* g)*»;*

c) *all'articolo 5, comma 2, la lettera* c) *è sostituita dalla seguente:*

*«*c) *tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo».*

5-septies. *Le disposizioni di cui al comma* 5-sexies*, lettera* a)*, si applicano a decorrere dal 31 marzo 2022.*

5-octies. *Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241.*

6. All'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 4-*septies*, sono aggiunti i seguenti:

«4-*octies*. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente di-

sposizione, individua il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-*septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

4-novies. Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma 4-*octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

4-*decies*. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma *4-novies* sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-novies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

4-*undecies*. *Per l'anno* 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.».

6-bis. *All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:*

a) *messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;*

b) *realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;*

c) *realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7*-bis*), 12*-bis*) e 12*-ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».*

6-ter. *All'articolo 200*-bis *del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 1, le parole: «in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno» sono sostituite dalle seguenti: «in favore delle persone fisicamente impedite, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni»;*

b) *dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:*

«4-bis. *Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.*

4-ter. *Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo».*

6-quater. *Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

6-quinquies. *All'articolo 22, comma 6, lettera* b)*, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.*

6-sexies. *In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.*

6-septies. *Le disposizioni del comma 6*-sexies *si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.*

6-octies. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma 6-*sexies.

6-novies. *Dall'attuazione delle disposizioni dei commi 6-*sexies, *6-*septies *e 6-*octies *non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

6-decies. *All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 3-*bis *è abrogato.*

Riferimenti normativi:

— Il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 30 aprile 1992, S.O. n. 74.

— Si riportano gli articoli 1, comma 1, 3, comma 1, numero 53-*bis*), 6, comma 4, lettera *b)*, 7, comma 1, lettera *d)*, 10, comma 2, lettera *b)*, 15, 23, 25, 40, 50, comma 2, 52, comma 1, lettera *a)*, 60, commi 1 e 2, 61, comma 2, 62, comma 3, 68, commi 1 e 2, 80, 86, comma 1, 100, comma 10, 105, comma 1, 105, comma 1, 110, 116, comma 9, 117, comma 2-*bis*, 121, comma 11, 122, 126 bis, comma 3, 138, 142, comma 12 quater, 147, 158, 171, 173, comma 2, 175, comma 2, 177, comma 1, 180, comma 8, 188, 191, comma 1, 196, comma 1, 203, commi 1 e 1 bis, 213, 214, comma 5, 215-*bis*, commi 1 e 4, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificati dalla presente legge:

«Art. 1 *(Principi generali). — 1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.*

(*Omissis*).»

«Art. 3 *(Definizioni stradali e di traffico)*. — 1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

(*Omissis*)

53-*bis*) Utente *vulnerabile* della strada: pedoni, *persone con disabilità*, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

(*Omissis*).»

«Art. 6 *(Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati)*. — (*Omissis*)

4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

(*Omissis*)

b) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade*, con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO)*.

(*Omissis*).»

«Art. 7 *(Regolamentazione della circolazione nei centri abitati)*. — 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

(*Omissis*)

d) *riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:*

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa";

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;

(*Omissis*).»

«Art. 10 *(Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità)*. — (*Omissis*)

2. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità:

(*Omissis*)

b) *il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile*;

(*Omissis*).»

«Art. 15 *(Atti vietati)*. — 1. Su tutte le strade e loro pertinenze è vietato:

a) danneggiare in qualsiasi modo le opere, le piantagioni e gli impianti che ad esse appartengono, alterarne la forma ed invadere od occupare la piattaforma e le pertinenze o creare comunque stati di pericolo per la circolazione;

b) danneggiare, spostare, rimuovere o imbrattare la segnaletica stradale ed ogni altro manufatto ad essa attinente;

c) impedire il libero deflusso delle acque nei fossi laterali e nelle relative opere di raccolta e di scarico;

d) impedire il libero deflusso delle acque che si scaricano sui terreni sottostanti;

e) far circolare bestiame, fatta eccezione per quelle locali con l'osservanza delle norme previste sulla conduzione degli animali;

f) depositare rifiuti o materie di qualsiasi specie, insudiciare e imbrattare comunque la strada e le sue pertinenze;

f-*bis*) insozzare la strada o le sue pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento;

g) apportare o spargere fango o detriti anche a mezzo delle ruote dei veicoli provenienti da accessi e diramazioni;

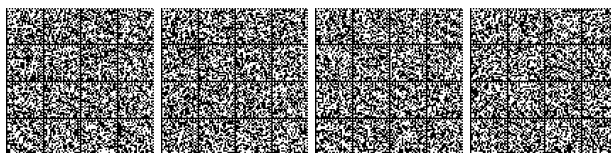
h) scaricare, senza regolare concessione, nei fossi e nelle cunette materiali o cose di qualsiasi genere o incanalare in essi acque di qualunque natura;

i) gettare dai veicoli in movimento qualsiasi cosa.

2. Chiunque viola uno dei divieti di cui al comma 1, lettere *a)*, *b)* e *g)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173.

3. Chiunque viola uno dei divieti di cui al comma 1, lettere *c)*, *d)*, *e)*, *f)*, *e)* ed h), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 26 ad euro 102.

3-*bis*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera f-*bis*), è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria *da euro 216 ad euro 866*.

*3-*ter. *Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera* i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204.*

4. Dalle violazioni di cui ai commi 2, 3 e 3-*bis* consegue la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo per l'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.»

«Art. 23 *(Pubblicità sulle strade e sui veicoli)*. — 1. Lungo le strade o in vista di esse è vietato collocare insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, sorgenti luminose, visibili dai veicoli transitanti sulle strade, che per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possono renderne difficile la comprensione o ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione; in ogni caso, detti impianti non devono costituire ostacolo o, comunque, impedimento alla circolazione delle persone invalide. Sono, altresì, vietati i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari rifrangenti, nonché le sorgenti e le pubblicità luminose che possono produrre abbagliamento. Sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica.

2. E' vietata l'apposizione di scritte o insegne pubblicitarie luminose sui veicoli. E' consentita quella di scritte o insegne pubblicitarie rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti dal regolamento, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione nella guida per i conducenti degli altri veicoli.

3.

4. La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetta in ogni caso ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle presenti norme. Nell'interno dei centri abitati la competenza è dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale, regionale o provinciale.

*4-*bis. *È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.*

*4-*ter. *Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis.

*4-*quater. *L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis *è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata.*

5. Quando i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari collocati su una strada sono visibili da un'altra strada appartenente ad ente diverso, l'autorizzazione è subordinata al preventivo nulla osta di quest'ultimo. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari posti lungo le sedi ferroviarie, quando siano visibili dalla strada, sono soggetti alle disposizioni del presente articolo e la loro collocazione viene autorizzata dall'Ente Ferrovie dello Stato, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.

6. Il regolamento stabilisce le norme per le dimensioni, le caratteristiche, l'ubicazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade, le fasce di pertinenza e nelle stazioni di servizio e di rifornimento di carburante. Nell'interno dei centri abitati, nel rispetto di quanto previsto dal comma 1, i comuni hanno la facoltà di concedere deroghe alle norme relative alle distanze minime per il posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale.

7. È vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi. Su dette strade è consentita la pubblicità nelle aree di servizio o di parcheggio solo se autorizzata dall'ente proprietario e sempre che non sia visibile dalle stesse. Sono consentiti i segnali indicanti servizi o indicazioni agli utenti purché autorizzati dall'ente proprietario delle strade. Sono altresì consentite le insegne di esercizio, con esclusione dei cartelli e delle insegne pubblicitarie e altri mezzi pubblicitari, purché autorizzate dall'ente proprietario della strada ed entro i limiti e alle condizioni stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Sono inoltre consentiti, purché autorizzati dall'ente proprietario della strada, nei limiti e alle condizioni stabiliti con il decreto di cui al periodo precedente, cartelli di valorizzazione e promozione del territorio indicanti siti d'interesse turistico e culturale e cartelli indicanti servizi di pubblico interesse. Con il decreto di cui al quarto periodo sono altresì individuati i servizi di pubblico interesse ai quali si applicano le disposizioni del periodo precedente.

7-bis. *In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4.*

8. È parimenti vietata la pubblicità, relativa ai veicoli sotto qualsiasi forma, che abbia un contenuto, significato o fine in contrasto con le norme di comportamento previste dal presente codice. La pubblicità fonica sulle strade è consentita agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite dal regolamento. Nei centri abitati, per ragioni di pubblico interesse, i comuni possono limitarla a determinate ore od a particolari periodi dell'anno.

9. Per l'adattamento alle presenti norme delle forme di pubblicità attuate all'atto dell'entrata in vigore del presente codice, provvede il regolamento di esecuzione.

10. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire agli enti proprietari delle strade direttive per l'applicazione delle disposizioni del presente articolo e di quelle attuative del regolamento, nonché disporre, a mezzo di propri organi, il controllo dell'osservanza delle disposizioni stesse.

11. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e quelle del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.

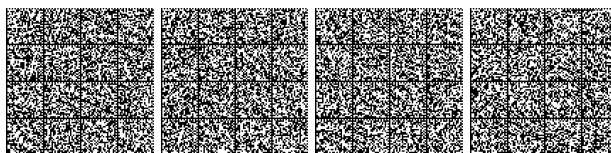
12. Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nelle autorizzazioni previste dal presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.417 ad euro 14.168 in via solidale con il soggetto pubblicizzato.

13. Gli enti proprietari, per le strade di rispettiva competenza, assicurano il rispetto delle disposizioni del presente articolo. Per il raggiungimento di tale fine l'ufficio o comando da cui dipende l'agente accertatore, che ha redatto il verbale di contestazione delle violazioni di cui ai commi 11 e 12, trasmette copia dello stesso al competente ente proprietario della strada.

13-*bis*. In caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto con quanto disposto *dai commi 1, 4-*bis *e 7-*bis, l'ente proprietario della strada diffida l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato, nei modi di legge, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto; *in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario*. Decorso il suddetto termine, l'ente proprietario provvede ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia ponendo i relativi oneri a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo; a tal fine tutti gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 sono autorizzati ad accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario. Chiunque viola le prescrizioni indicate al presente comma e al comma 7 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.833 ad euro 19.332; nel caso in cui non sia possibile individuare l'autore della violazione, alla stessa sanzione amministrativa è soggetto chi utilizza gli spazi pubblicitari privi di autorizzazione.

13-*ter*. In caso di inottemperanza al divieto, i cartelli, le insegne di esercizio e gli altri mezzi pubblicitari sono rimossi ai sensi del comma 13-*bis*. Le regioni possono individuare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione le strade di interesse panoramico ed ambientale nelle quali i cartelli, le insegne di esercizio ed altri mezzi pubblicitari provocano deturpamento del paesaggio. Entro sei mesi dal provvedimento di individuazione delle strade di interesse panoramico ed ambientale i comuni provvedono alle rimozioni ai sensi del comma 13-*bis*.

13-*quater*. Nel caso in cui l'installazione dei cartelli, delle insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari sia realizzata su suolo demaniale ovvero rientrante nel patrimonio degli enti proprietari delle strade, o nel caso in cui la loro ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza costituisca pericolo per la circolazione, in quanto in contrasto con le disposizioni contenute nel regolamento, l'ente proprietario esegue senza indugio la rimozione del mezzo pubblicitario. Successiva-

mente alla stessa, l'ente proprietario trasmette la nota delle spese sostenute al prefetto, che emette ordinanza - ingiunzione di pagamento. Tale ordinanza costituisce titolo esecutivo ai sensi di legge.

13-*quater*.1. In ogni caso, l'ente proprietario può liberamente disporre dei mezzi pubblicitari rimossi in conformità al presente articolo, una volta che sia decorso il termine di sessanta giorni senza che l'autore della violazione, il proprietario o il possessore del terreno ne abbiano richiesto la restituzione. Il predetto termine decorre dalla data della diffida, nel caso di rimozione effettuata ai sensi del comma 13-*bis*, e dalla data di effettuazione della rimozione, nell'ipotesi prevista dal comma 13-*quater*.

13-*quinquies*.»

«Art. 25 *(Attraversamenti ed uso della sede stradale)*. — 1. Non possono essere effettuati, senza preventiva concessione dell'ente proprietario, attraversamenti od uso della sede stradale e relative pertinenze con corsi d'acqua, condutture idriche, linee elettriche e di telecomunicazione, sia aeree che in cavo sotterraneo, sottopassi e soprappassi, teleferiche di qualsiasi specie, gasdotti, serbatoi di combustibili liquidi, o con altri impianti ed opere, che possono comunque interessare la proprietà stradale. Le opere di cui sopra devono, per quanto possibile, essere realizzate in modo tale che il loro uso e la loro manutenzione non intralci la circolazione dei veicoli sulle strade, garantendo l'accessibilità delle fasce di pertinenza della strada.

1-*bis*. In caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, ferma restando l'obbligatorietà della concessione di cui al comma 1, le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità, *ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria,* dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore, con riferimento ai tipi definiti dall'articolo 2, comma 2, a quello della strada interferente.

1-*ter*. Per ragioni di sicurezza e di importanza dei flussi di traffico:

a) le strutture dei sottopassi e sovrappassi di strade di tipo A e B con strade di tipo inferiore, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità degli enti proprietari delle strade di tipo A e B, anche quando tali enti rilasciano la concessione all'attraversamento;

b) nel caso di attraversamento tra strada di tipo A e strada di tipo B, le strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità dell'ente proprietario della strada di tipo A;

c) nel caso di attraversamento tra strade di tipo A appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, è indicata nell'atto di concessione di cui al comma 1, che va rinnovato o rilasciato se privo di tale indicazione;

c-*bis*) nel caso di attraversamento tra strade di tipo B appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, è indicata, con preferenza per l'ente cui appartiene la strada di interesse nazionale, nell'atto di concessione di cui al comma 1, che va rinnovato o rilasciato se privo di tale indicazione;

d) nel caso di attraversamento tra strade di tipo C appartenenti a enti diversi, la titolarità delle strutture dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, è indicata, con preferenza per l'ente cui appartiene la strada di interesse nazionale, nell'atto di concessione di cui al comma 1, che va rinnovato o rilasciato se privo di tale indicazione.

1-quater. *Fermo restando quanto previsto dai commi 1*-bis *e 1*-ter *in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture*.

1-*quinquies*. In relazione ai sottopassi e sovrappassi stradali esistenti, gli enti proprietari della strada interferita e di quella interferente provvedono, ove necessario anche mediante trasferimento della titolarità delle opere d'arte da realizzarsi senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, a dare attuazione alle previsioni di cui ai commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater* entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Gli enti proprietari, nonché i gestori dei medesimi procedono, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, alla formazione e all'aggiornamento degli elenchi dei sottopassi e sovrappassi, di cui risultano o divengano titolari in attuazione dei commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*.

2. Le concessioni sono rilasciate soltanto in caso di assoluta necessità, previo accertamento tecnico dell'autorità competente di cui all'art. 26.

3. I cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura devono essere collocati in modo da non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione.

4. Il regolamento stabilisce norme per gli attraversamenti e l'uso della sede stradale.

5. Chiunque realizza un'opera o un impianto di quelli previsti nel comma 1 o ne varia l'uso o ne mantiene l'esercizio senza concessione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 866 ad euro 3.464.

6. Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nella concessione o nelle norme del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.

7. La violazione prevista dal comma 5 importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo, a carico dell'autore della violazione ed a sue spese, della rimozione delle opere abusivamente realizzate, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI. La violazione prevista dal comma 6 importa la sanzione amministrativa accessoria della sospensione di ogni attività fino all'attuazione successiva delle prescrizioni violate, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.»

«Art. 40 *(Segnali orizzontali)*. — (*Omissis*)

11. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni *che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento;* analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.»

«Art. 50 *(Velocipedi)*. — (*Omissis*)

2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, *3,5 m* di lunghezza e 2,20 m di altezza.»

«Art. 52 *(Ciclomotori)*. — 1. I ciclomotori sono veicoli a motore a due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche:

a) motore di cilindrata non superiore a 50 cc, se termico, *o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica*;

(*Omissis*).»

«Art. 60 *(Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri)*. — *1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico*.

2. *Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole* cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri.

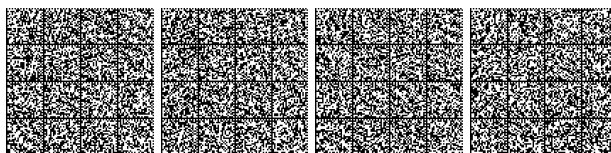
(*Omissis*).»

«Art. 61 *(Sagoma limite)*. — (*Omissis*)

2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di *18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e* sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2-bis. *Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

(*Omissis*).»

«Art. 62 (Massa limite). — (*Omissis*)

3. Salvo quanto diversamente previsto dall'art. 104, per i veicoli a motore isolati muniti di pneumatici, tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm² e quando, se trattasi di veicoli a tre o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad 1 m, la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi e 25 t se si tratta di veicoli a tre o più assi; 26 t e 32 t, rispettivamente, se si tratta di veicoli a tre o a quattro o più assi quando l'asse motore è munito di pneumatici accoppiati e di sospensioni pneumatiche ovvero riconosciute equivalenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. *Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t.*

(*Omissis*).»

«Art. 68 *(Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi)*. — 1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:

a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote;

b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;

c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.

2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) *del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati.*

(*Omissis*).»

«Art. 80 *(Revisioni)*. — 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.

2. Le prescrizioni contenute nei decreti emanati in applicazione del comma 1 sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.

3. Per le autovetture, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t e per gli autoveicoli per trasporto promiscuo la revisione deve essere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia.

4. Per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a 9 compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici la revisione deve essere disposta annualmente, salvo che siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova ai sensi dei commi 5 e 6.

5. Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.

6. I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanati sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

7. In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subìto gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la adozione del provvedimento di revisione singola.

8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) *e dei relativi rimorchi e semirimorchi*, può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.

9. Le imprese di cui al comma 8 devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce con proprio decreto le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al comma 8.

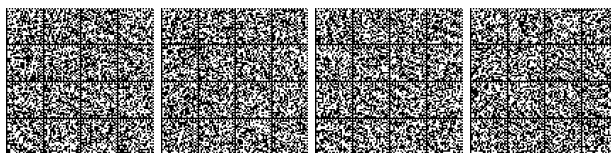
10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I controlli periodici sulle officine delle imprese di cui al comma 8 sono effettuati, con le modalità di cui all'art. 19, commi 1, 2, 3, e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, da personale del Dipartimento per i trasporti terrestri in possesso di laurea ad indirizzo tecnico ed inquadrato in qualifiche funzionali e profili professionali corrispondenti alle qualifiche della ex carriera direttiva tecnica, individuati nel regolamento. I relativi importi a carico delle officine dovranno essere versati in conto corrente postale ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui denominazione viene conseguentemente modificata dal Ministro dell'economia e delle finanze.

11. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dal Dipartimento per i trasporti terrestri e dalle imprese di cui al comma 8, nonché quelle inerenti ai controlli periodici sulle officine ed ai controlli a campione effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, ai sensi del comma 10.

13. Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità che saranno stabilite con disposizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettono all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici competenti della Dipartimento per i trasporti terrestri per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione.

14. Ad esclusione dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. Tale sanzione è raddoppiabile in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle cadenze previste dalle disposizioni vigenti. L'organo accertatore annota sul do-

cumento di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.998 ad euro 7.993. All'accertamento della violazione di cui al periodo precedente consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI. In caso di reiterazione delle violazioni, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo.

15. Le imprese di cui al comma 8, nei confronti delle quali sia stato accertato da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri il mancato rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del comma 13, sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengono accertate tre violazioni, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri revoca la concessione.

16. L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la cancellazione dal registro di cui al comma 8.

17. Chiunque produce agli organi competenti attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. Da tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

17-bis. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa.*»

«Art. 86 *(Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi)*. — 1. Il servizio di piazza con autovetture*, motocicli e velocipedi* con conducente o taxi è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano il settore.

(*Omissis*).»

«Art. 100 *(Targhe di immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi)*. — 1. Gli autoveicoli devono essere muniti, anteriormente e posteriormente, di una targa contenente i dati di immatricolazione.

2. I motoveicoli devono essere muniti posteriormente di una targa contenente i dati di immatricolazione.

10. Sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi è vietato apporre iscrizioni, distintivi o sigle che possano creare equivoco nella identificazione del veicolo. *I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa*.

(*Omissis*).»

«Art. 105 *(Traino di macchine agricole)*. — 1. I convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono superare la lunghezza di *18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8*.

(*Omissis*).»

«Art. 110 *(Immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole)*. — 1. Le macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, lettera *a)*, punto 1 e punto 2, e lettera *b)*, punto 2, esclusi i rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, per circolare su strada sono soggette all'immatricolazione ed al rilascio della carta di circolazione. Quelle invece indicate nello stesso comma 2, lettera *a)*, punto 3, e lettera *b)*, punto 1, con le esclusioni previste all'art. 107, comma 1, ed i rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, per circolare su strada sono soggette al rilascio di un certificato di idoneità tecnica alla circolazione.

2. La carta di circolazione ovvero il certificato di idoneità tecnica alla circolazione sono rilasciati dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio; il medesimo ufficio provvede alla immatricolazione delle macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, lettera *a)*, punto 1 e punto 2, e lettera *b)*, punto 2, ad esclusione dei rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, a nome di colui che dichiari di essere titolare di impresa agricola o forestale ovvero di impresa che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole, nonché a nome di enti e consorzi pubblici *e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera* a)*, numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera* b)*, numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario.*

2-bis. *Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-*bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo*.

3. Il trasferimento di proprietà delle macchine agricole soggette all'immatricolazione, nonché il trasferimento di sede ovvero di residenza ed abitazione del titolare devono essere comunicati entro trenta giorni, unitamente alla prescritta documentazione ed alla carta di circolazione, all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri rispettivamente dal nuovo titolare e dall'intestatario della carta di circolazione. Detto ufficio annota le relative variazioni sul certificato di circolazione stessa. Qualora il titolo presentato per la trascrizione del trasferimento di proprietà consista in un atto unilaterale, lo stesso ufficio dovrà acquisire anche la dichiarazione di assunzione di responsabilità e provvedere alla comunicazione al nuovo titolare secondo le modalità indicate nell'art. 95, comma 4, in quanto applicabili.

4. L'annotazione del trasferimento di proprietà è condizionata dal possesso da parte del nuovo titolare dei requisiti richiesti al comma 2.

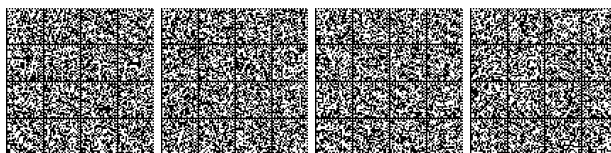
5. Il regolamento stabilisce il contenuto e le caratteristiche della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica, nonché le modalità per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4.

6. Chiunque circola su strada con una macchina agricola per la quale non è stata rilasciata la carta di circolazione, ovvero il certificato di idoneità tecnica alla circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694.

7. Chiunque circola su strada con una macchina agricola non osservando le prescrizioni contenute nella carta di circolazione ovvero nel certificato di idoneità tecnica, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

8. Chiunque omette di comunicare il trasferimento di proprietà, di sede o di residenza ed abitazione nel termine stabilito è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione o del certificato di idoneità tecnica alla circolazione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.»

«Art. 116 *(Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore)*. — (*Omissis*)

9. I certificati di abilitazione professionale di cui al comma 8 sono rilasciati dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la

navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sulla base dei requisiti, delle modalità e dei programmi di esame stabiliti nel regolamento. *Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo.* Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso.

(*Omissis*).»

«Art. 117 *(Limitazioni nella guida)*. — (*Omissis*)

2-*bis*. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. *Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore*. Fatto salvo quanto previsto dall' articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all' articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.

(*Omissis*).»

«Art. 121 *(Esame di idoneità)*. — (*Omissis*)

11. Gli esami possono essere sostenuti, previa prenotazione da inoltrarsi non oltre il quinto giorno precedente la data della prova, entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida. Nel limite di detta validità è consentito ripetere, *per non più di due volte*, la prova pratica di guida.

(*Omissis*).»

«Art. 122 *(Esercitazioni di guida)*. — 1. A chi ne ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida, previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui al comma 1 dell'articolo 121, che deve avvenire entro sei mesi dalla data di presentazione della domanda per il conseguimento della patente. Entro il termine di cui al periodo precedente non sono consentite più di due prove.

2. L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore; l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.

3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2.

4. Gli autoveicoli per le esercitazioni e gli esami di guida devono essere muniti di appositi contrassegni recanti la lettera alfabetica "P". Tale contrassegno è sostituito per i veicoli delle autoscuole con la scritta "scuola guida". Le caratteristiche di tali contrassegni e le modalità di applicazione saranno determinate nel regolamento.

5. (*Abrogato*).

5-*bis*. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B deve effettuare esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.

6. L'autorizzazione è valida per *dodici mesi*.

7. Chiunque guida senza l'autorizzazione per l'esercitazione, ma avendo a fianco, in funzione di istruttore, persona provvista di patente di guida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. La stessa sanzione si applica alla persona che funge da istruttore.

8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

9. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.»

«Art. 126-*bis (Patente a punti)*. — (*Omissis*)

3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

(*Omissis*).»

«Art. 138 *(Veicoli e conducenti delle Forze armate)*. — 1. Le Forze armate provvedono direttamente nei riguardi dei veicoli di loro dotazione agli accertamenti tecnici, all'immatricolazione militare, al rilascio dei documenti di circolazione e delle targhe di riconoscimento.

2. I veicoli delle Forze armate, qualora eccedono i limiti di cui agli articoli 61 e 62, devono essere muniti, per circolare sulle strade non militari, di una autorizzazione speciale che viene rilasciata dal comando militare sentiti gli enti competenti, conformemente a quanto previsto dall'art. 10, comma 6. All'eventuale scorta provvede il predetto comando competente.

3. Le Forze armate provvedono direttamente nei riguardi del personale in servizio:

a) all'addestramento, all'individuazione e all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'esame di idoneità e al rilascio della patente militare di guida, che abilita soltanto alla guida dei veicoli comunque in dotazione delle Forze armate;

b) al rilascio dei certificati di abilitazione alle mansioni di insegnante di teoria e di istruttore di scuola guida, relativi all'addestramento di cui alla lettera *a)*.

4. Gli insegnanti, gli istruttori e i conducenti di cui al comma 3 non sono soggetti alle disposizioni del presente titolo.

5. Coloro che sono muniti di patente militare possono ottenere, senza sostenere l'esame di idoneità, la patente di guida per veicoli delle corrispondenti categorie, secondo la tabella di equipollenza stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa, sempreché la richiesta venga presentata per il tramite dell'autorità dalla quale dipendono durante il servizio o non oltre un anno dalla data del congedo o dalla cessazione dal servizio.

6. Il personale provvisto di abilitazione ad istruttore di guida militare può ottenere la conversione in analogo certificato di abilitazione ad istruttore di guida civile senza esame e secondo le modalità stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, purché gli interessati ne facciano richiesta entro un anno dalla data del congedo o dalla cessazione dal servizio.

7. I veicoli alienati dalle Forze armate possono essere reimmatricolati con targa civile previo accertamento dei prescritti requisiti.

8. Le caratteristiche delle targhe di riconoscimento dei veicoli a motore o da essi trainati in dotazione alle Forze armate sono stabilite d'intesa tra il Ministero dal quale dipendono l'arma o il corpo e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9. Le Forze armate provvedono direttamente al trasporto stradale di materie radioattive e fissili speciali, mettendo in atto tutte le prescrizioni tecniche e le misure di sicurezza previste dalle norme vigenti in materia.

10. In ragione della pubblica utilità del loro impiego in servizi di istituto, i mezzi di trasporto collettivo militare, appartenenti alle categorie M2 e M3, sono assimilati ai mezzi adibiti al trasporto pubblico.

11. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli e ai conducenti della Polizia di Stato della Guardia di finanza, del Corpo di Polizia penitenziaria, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei Corpi dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e di Bolzano, della regione Valle d'Aosta, della Croce rossa, del Corpo forestale dello Stato, dei Corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano e della Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

11-bis. *I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62.*

12. Chiunque munito di patente militare, ovvero munito di patente rilasciata ai sensi del comma 11, guida un veicolo immatricolato con targa civile è soggetto alle sanzioni previste dall'art. 125, comma 3. La patente di guida è sospesa dall'autorità che l'ha rilasciata, secondo le procedure e la disciplina proprie dell'amministrazione di appartenenza.

12-*bis*. I soggetti muniti di patente militare o di servizio rilasciata ai sensi dell'articolo 139 possono guidare veicoli delle corrispondenti categorie immatricolati con targa civile purché i veicoli stessi siano adibiti ai servizi istituzionali dell'amministrazione dello Stato.»

«Art. 142 *(Limiti di velocità)*. — (*Omissis*)

12-*quater*. Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-*bis* del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. *Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo.* La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-*bis* è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione *di cui al primo periodo*, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-*ter* del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.»

«Art. 147 *(Comportamento ai passaggi a livello)*. — 1. Gli utenti della strada, approssimandosi ad un passaggio a livello, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti e devono osservare le segnalazioni indicate nell'art. 44.

2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere, gli utenti della strada devono assicurarsi, in prossimità delle segnalazioni previste nel regolamento di cui all'art. 44, comma 3, che nessun treno sia in vista e in caso affermativo attraversare rapidamente i binari; in caso contrario devono fermarsi senza impegnarli.

3. Gli utenti della strada non devono attraversare un passaggio a livello quando:

a) siano chiuse o stiano per chiudersi le barriere o le semibarriere;

b) siano in movimento di apertura le semibarriere;

c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'art. 44, comma 2, e dal regolamento, di cui al comma 3 dello stesso articolo;

d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.

3-bis. *Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento.*

4. Gli utenti della strada devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.

5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5 per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

6-bis. *I dispositivi di cui al comma 3*-bis *possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese.*»

«Art. 158 *(Divieto di fermata e di sosta dei veicoli)*. — 1. La fermata e la sosta sono vietate:

a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia;

b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrapassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione;

c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità;

d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;

e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;

f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;

g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;

h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;

h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici*;

h-ter*) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera* e)*, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.*

2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:

a) allo sbocco dei passi carrabili;

b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;

c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote, due ciclomotori a due ruote o due motocicli;

d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;

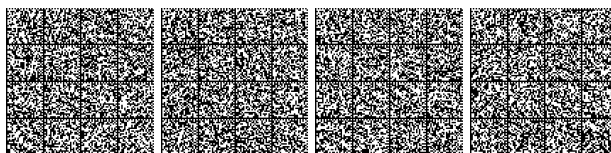
d-bis*) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;*

e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite;

f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione;

g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;

g-bis*) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa;*

h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici;

i) nelle aree pedonali urbane;

l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;

m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;

n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi;

o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione;

o-*bis*) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite.

3. Nei centri abitati è vietata la sosta dei rimorchi quando siano staccati dal veicolo trainante, salvo diversa segnalazione.

4. Durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso.

4-bis. *Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera* g), *è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli.*

5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle *lettere* d), h) *e i)* del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 ad euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87 ad euro 344 per i restanti veicoli.

6. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 25 ad euro 100 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 42 ad euro 173 per i restanti veicoli.

7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.»

«Art. 171 *(Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote)*. — 1. Durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione economica per l'Europa e con la normativa comunitaria.

1-*bis*. Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti e i passeggeri:

a) di ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa;

b) di ciclomotori e motocicli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di crash, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza, secondo le disposizioni del regolamento.

2. Chiunque viola le presenti norme è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332. Quando il mancato uso del casco riguarda un trasportato, della violazione risponde *anche* il conducente.

3. Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 2 consegue il fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Quando, nel corso di un biennio, con un ciclomotore o un motociclo sia stata commessa, per almeno due volte, una delle violazioni previste dal comma 1, il fermo del veicolo è disposto per novanta giorni. La custodia del veicolo è affidata al proprietario dello stesso.

4. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza caschi protettivi per motocicli, motocarrozzette o ciclomotori di tipo non omologato e soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 866 ad euro 3.464.

5. I caschi di cui al comma 4, ancorché utilizzati, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.»

«Art. 173 *(Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida)*. — (*Omissis*)

2. È vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, *smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante,* ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'art. 138, comma 11, e di polizia. È consentito l'uso di apparecchi a viva voce, o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.

(*Omissis*).»

«Art. 175 *(Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali)*. — 1. Le norme del presente articolo e dell'art. 176 si applicano ai veicoli ammessi a circolare sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e su altre strade, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , su proposta dell'ente proprietario, e da indicare con apposita segnaletica d'inizio e fine.

2. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:

a) *velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico*;

b) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg, ad eccezione dei tricicli, di cilindrata non inferiore a 250 cm3 se a motore termico e comunque di potenza non inferiore a 15 kW, destinati al trasporto di persone e con al massimo un passeggero oltre al conducente;

c) veicoli non muniti di pneumatici;

d) macchine agricole e macchine operatrici;

e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;

f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;

g) veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;

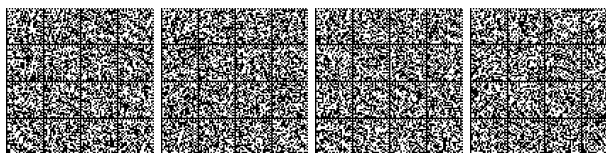
h) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione;

i) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato.

(*Omissis*).»

«Art. 177 *(Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze)*. — 1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio e di protezione civile come individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, a quelli del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico del Club alpino italiano, nonché degli organismi equivalenti, esistenti nella regione Valle d'Aosta e nelle province autonome di Trento e di Bolzano a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. *L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi*. I predetti veicoli assimilati devono avere ottenuto il riconoscimento di idoneità al servizio da parte del Dipartimento per i trasporti terrestri. L'uso dei predetti dispositivi è altresì consentito ai conducenti delle autoambulanze, dei mezzi di soccorso anche per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto sono disciplinate le condizioni alle quali il trasporto di un animale in gravi condizioni di salute può essere considerato in stato di necessità, anche se effettuato da privati, nonché la documentazione che deve essere esibita, eventualmente successivamente all'atto di controllo da parte delle autorità di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico provvederanno a concedere immediatamente la via libera ai veicoli suddetti.

(*Omissis*).»

«Art. 180 *(Possesso dei documenti di circolazione e di guida)*. — (*Omissis*)

8. Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. Alla violazione di cui al presente comma consegue l'applicazione, da parte dell'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, della sanzione prevista per la mancanza del documento da presentare, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti. *L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione*.».

«Art. 188 *(Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide)*. — 1. Per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide gli enti proprietari della strada sono tenuti ad allestire e mantenere apposite strutture, nonché la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di esse, secondo quanto stabilito nel regolamento.

2. I soggetti legittimati ad usufruire delle strutture di cui al comma 1 sono autorizzati dal sindaco del comune di residenza nei casi e con limiti determinati dal regolamento e con le formalità nel medesimo indicate.

3. I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato.

3-bis. *Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.*

4. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 672.

5. Chiunque usa delle strutture di cui al comma 1, pur avendone diritto, ma non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di *una somma da euro 87 ad euro 344*."

«Art. 188-bis (Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni). *— 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.*

2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne fa uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173.»

«Art. 191 *(Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni). — 1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4.*

(*Omissis*).»

«Art. 196 *(Principio di solidarietà)*. — 1. Per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria il proprietario del veicolo ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli, o, in sua vece, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. Nelle ipotesi di cui all'articolo 84 risponde *il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione;* in quelle di cui all'articolo 94, comma 4-*bis*, risponde solidalmente l'intestatario temporaneo del veicolo. Nei casi indicati all'articolo 93, commi 1-*bis* e 1-*ter*, e all'articolo 132, delle violazioni commesse risponde solidalmente la persona residente in Italia che ha, a qualunque titolo, la disponibilità del veicolo, se non prova che la circolazione del veicolo stesso è avvenuta contro la sua volontà.

(*Omissis*).»

«Art. 203 *(Ricorso al prefetto)*. — 1. Il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'art. 196, nel termine di giorni sessanta dalla contestazione o dalla notificazione, qualora, non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre ricorso al prefetto del luogo della commessa violazione, da presentarsi all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore ovvero da inviarsi agli stessi con raccomandata con ricevuta di ritorno *o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82*. Con il ricorso possono essere presentati i documenti ritenuti idonei e può essere richiesta l'audizione personale.

1-*bis*. Il ricorso di cui al comma 1 può essere presentato direttamente al prefetto mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento *o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82*. In tale caso, per la necessaria istruttoria, il prefetto trasmette all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore il ricorso, corredato dei documenti allegati dal ricorrente, nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione.

(*Omissis*).»

«Art. 213 *(Misura cautelare del sequestro e sanzione accessoria della confisca amministrativa)*. — 1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione accessoria della confisca amministrativa, l'organo di polizia che accerta la violazione provvede al sequestro del veicolo o delle altre cose oggetto della violazione facendone menzione nel verbale di contestazione della violazione.

2. Nelle ipotesi di cui al comma 1, il proprietario o, in caso di sua assenza, il conducente del veicolo o altro soggetto obbligato in solido, è sempre nominato custode con l'obbligo di depositare il veicolo in un luogo di cui abbia la disponibilità o di custodirlo, a proprie spese, in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio, provvedendo al trasporto in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale. Il documento di circolazione è trattenuto presso l'ufficio di appartenenza dell'organo di polizia che ha accertato la violazione. Il veicolo deve recare segnalazione visibile dello stato di sequestro con le modalità stabilite nel regolamento. Di ciò è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione.

3. Nelle ipotesi di cui al comma 5, qualora il soggetto che ha eseguito il sequestro non appartenga ad una delle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121, le spese di custodia sono anticipate dall'amministrazione di appartenenza. La liquidazione delle somme dovute alla depositeria spetta alla prefettura-ufficio territoriale del Governo. Divenuto definitivo il provvedimento di confisca, la liquidazione degli importi spetta all'Agenzia del demanio, a decorrere dalla data di *ricezione* del provvedimento *adottato dal prefetto*.

4. È sempre disposta la confisca del veicolo in tutti i casi in cui questo sia stato adoperato per commettere un reato, diverso da quelli previsti nel presente codice, sia che il reato sia stato commesso da un conducente maggiorenne, sia che sia stato commesso da un conducente minorenne.

5. All'autore della violazione o ad uno dei soggetti con il medesimo solidalmente obbligati che rifiutino ovvero omettano di trasportare o custodire, a proprie spese, il veicolo, secondo le prescrizioni fornite dall'organo di polizia, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.814 ad euro 7.261, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da

uno a tre mesi. In caso di violazione commessa da minorenne, il veicolo è affidato in custodia ai genitori o a chi ne fa le veci o a persona maggiorenne appositamente delegata, previo pagamento delle spese di trasporto e custodia. Quando i soggetti sopra indicati si rifiutino di assumere la custodia del veicolo o non siano comunque in grado di assumerla, l'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*. Di ciò è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario, quando, decorsi cinque giorni dalla comunicazione di cui al periodo seguente, l'avente diritto non ne abbia assunto la custodia, pagando i relativi oneri di recupero e trasporto. Del deposito del veicolo è data comunicazione mediante pubblicazione nel sito internet istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente; *la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione*. La somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il sequestro, in un autonomo conto fruttifero presso la tesoreria dello Stato. In caso di confisca, questa ha ad oggetto la somma depositata; in ogni altro caso la medesima somma è restituita all'avente diritto. *Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214*-bis*, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214*-bis *mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214*-bis*, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione*.

6. Fuori dei casi indicati al comma 5, entro i trenta giorni successivi alla data in cui, esauriti i ricorsi anche giurisdizionali proposti dall'interessato o decorsi inutilmente i termini per la loro proposizione, è divenuto definitivo il provvedimento di confisca, il custode del veicolo trasferisce il mezzo, a proprie spese e in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale, presso il luogo individuato dal prefetto ai sensi delle disposizioni dell'articolo 214-*bis*. Decorso inutilmente il suddetto termine, il trasferimento del veicolo è effettuato a cura dell'organo accertatore e a spese del custode, fatta salva l'eventuale denuncia di quest'ultimo all'autorità giudiziaria qualora si configurino a suo carico estremi di reato. Le cose confiscate sono contrassegnate dal sigillo dell'ufficio cui appartiene il pubblico ufficiale che ha proceduto al sequestro. Con decreto dirigenziale, di concerto fra il Ministero dell'interno e l'Agenzia del demanio, sono stabilite le modalità di comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al presente articolo.

7. Avverso il provvedimento di sequestro è ammesso ricorso al prefetto ai sensi dell'articolo 203. Nel caso di rigetto del ricorso, il sequestro è confermato. La declaratoria di infondatezza dell'accertamento si estende alla misura cautelare ed importa il dissequestro del veicolo ovvero, nei casi indicati al comma 5, la restituzione della somma ricavata dall'alienazione. Quando ne ricorrono i presupposti, il prefetto dispone la confisca con l'ordinanza ingiunzione di cui all'articolo 204, ovvero con distinta ordinanza, stabilendo, in ogni caso, le necessarie prescrizioni relative alla sanzione accessoria. Il prefetto dispone la confisca del veicolo ovvero, nel caso in cui questo sia stato *alienato*, della somma ricavata. Il provvedimento di confisca costituisce titolo esecutivo anche per il recupero delle spese di trasporto e di custodia del veicolo.

8. Il soggetto che ha assunto la custodia il quale, durante il periodo in cui il veicolo è sottoposto al sequestro, circola abusivamente con il veicolo stesso o consente che altri vi circolino abusivamente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.984 ad euro 7.937. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente. L'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti di cui all'articolo 214-*bis*. Il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario.

9. La sanzione stabilita nel comma 1 non si applica se il veicolo appartiene a persone estranee alla violazione amministrativa.

10. Il provvedimento con il quale è stata disposta la confisca del veicolo è comunicato dal prefetto all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale per l'annotazione al P.R.A.

10-bis. *Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA.*»

«Art. 214 *(Fermo amministrativo del veicolo)*. — (*Omissis*)

5. Salvo che il veicolo non sia già stato trasferito in proprietà, quando il ricorso sia accolto e l'accertamento della violazione dichiarato infondato l'ordinanza estingue la sanzione accessoria ed importa la restituzione del veicolo dall'organo di polizia indicato nel comma 1. La somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il *fermo amministrativo*, in un autonomo conto fruttifero presso la tesoreria dello Stato.

(*Omissis*).»

«Art. 215-*bis (Censimento dei veicoli sequestrati, fermati, dissequestrati e confiscati)*. — 1. I prefetti, con cadenza semestrale, provvedono a censire, sentiti anche gli organi accertatori per quanto di competenza, i veicoli giacenti da oltre sei mesi presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, a seguito dell'applicazione, ai sensi del presente codice, di misure di sequestro e fermo, nonché per effetto di provvedimenti amministrativi di confisca non ancora definitivi e di dissequestro. *Di tali veicoli, individuati secondo il tipo, il modello e il numero di targa o di telaio, indipendentemente dalla documentazione dello stato di conservazione, è formato apposito elenco, pubblicato nel sito internet istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente per territorio.*

(*Omissis*)

4. Con decreto dirigenziale, di concerto fra il Ministero dell'interno e l'Agenzia del demanio, sono stabilite le modalità di *attuazione delle disposizioni del* presente articolo.».

— Si riporta la tabella dei punteggi previsti dall'articolo 126-*bis* (Patente a punti), del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificata, dalla presente legge:

«Tabella dei punteggi previsti all'art. 126-*bis*.

Norma violata		Punti
(*Omissis*)		(*Omissis*)
Art. 158	Comma 2, *lettere* d) *e h)*	2
	Comma 2, lettera g)	*4*
(*Omissis*)		(*Omissis*)
Art. 188	*Comma 4*	*6*
	Comma 5	*3*
(*Omissis*)		(*Omissis*)

Per le patenti rilasciate successivamente al 1° ottobre 2003 a soggetti che non siano già titolari di altra patente di categoria B o superiore, i punti riportati nella presente tabella, per ogni singola violazione, sono raddoppiati qualora le violazioni siano commesse entro i primi tre anni dal rilascio. Per gli stessi tre anni, la mancanza di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio determina l'attribuzione, fermo restando quanto previsto dal comma 5, di un punto all'anno fino ad un massimo di tre punti.».

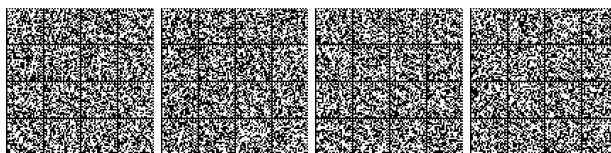
— Si riporta l'articolo 2, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285,

«Art. 2 *(Definizione e classificazione delle strade)*. — 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

A - Autostrade;

B - Strade extraurbane principali;

C - Strade extraurbane secondarie;

D - Strade urbane di scorrimento;

E - Strade urbane di quartiere;

E-*bis* - Strade urbane ciclabili;

F - Strade locali;

F-*bis* - Itinerari ciclopedonali.

3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:

A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

E-*bis* - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F-*bis* - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

4. È denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

5. Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade, come classificate ai sensi del comma 2, si distinguono in strade "statali", "regionali", "provinciali", "comunali", secondo le indicazioni che seguono. Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia, il comune.

6. Le strade extraurbane di cui al comma 2, lettere B, C ed F, si distinguono in:

A - Statali, quando: *a)* costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; *b)* congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; *c)* congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; *d)* allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; *e)* servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

B - Regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali.

7. Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti , nel termine indicato dall'art. 13, comma 5, procede alla classificazione delle strade statali ai sensi del comma 5, seguendo i criteri di cui ai commi 5, 6 e 7, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali, le regioni interessate, nei casi e con le modalità indicate dal regolamento. Le regioni, nel termine e con gli stessi criteri indicati, procedono, sentiti gli enti locali, alle classificazioni delle rimanenti strade ai sensi del comma 5. Le strade così classificate sono iscritte nell'Archivio nazionale delle strade previsto dall'art. 226.

9. Quando le strade non corrispondono più all'uso e alle tipologie di collegamento previste sono declassificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle regioni, secondo le rispettive competenze, acquisiti i pareri indicati nel comma 8. I casi e la procedura per tale declassificazione sono indicati dal regolamento.

10. Le disposizioni di cui alla presente disciplina non modificano gli effetti del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, emanato in attuazione della legge 8 luglio 1986, n. 349, in ordine all'individuazione delle opere sottoposte alla procedura di valutazione d'impatto ambientale.

10-*bis*. Resta ferma, per le strade e veicoli militari, la disciplina specificamente prevista dal codice dell'ordinamento militare.».

— Si riporta l'articolo 1, commi 819 e 820, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1. — 819. Al fine di favorire la mobilità urbana ed extraurbana, anche con riferimento alla mobilità delle persone con disabilità, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo con una dotazione di 3 milioni di euro per l'anno 2021 e di 6 milioni di euro per l'anno 2022, destinato all'erogazione, nei limiti delle risorse disponibili per ciascuno degli anni 2021 e 2022, di contributi in favore dei comuni che, con ordinanza adottata entro il *15 ottobre 2021* ai sensi dell'articolo 7 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, provvedono a istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio *delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati*.

820. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità*, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali, sono definiti i criteri di determinazione dell'importo del contributo riconoscibile a ciascun comune a valere sulle risorse di cui al comma 819, nonché le modalità di presentazione delle domande di accesso al contributo, nonché di erogazione del contributo stesso.».

— Si riporta l'articolo 215, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada):

«Art. 215 *(Art. 60 Cod. Str. - Motoveicoli ed autoveicoli d'interesse storico o collezionistico).* — 1. Sono classificati d'interesse storico o collezionistico i motoveicoli e gli autoveicoli iscritti in uno dei registi ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo e da questo dotati della certificazione attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche.

2. La data di costruzione deve risultare precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6.

3. I veicoli d'interesse storico o collezionistico devono conservare le caratteristiche originarie di fabbricazione, salvo le eventuali modifiche imposte per la circolazione dalle norme stabilite al comma 5.

4. Possono altresì essere riconosciute ammissibili dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C. modifiche o sostituzioni determinate dalla impossibilità di reperire i componenti originari o non realizzabili ad un costo ragionevole, oppure derivanti dall'esigenza di ripristino del veicolo nelle condizioni originarie risultanti all'atto della sua prima immatricolazione. In ogni caso tali diversità o modifiche devono essere riportate sulla carta di circolazione, unitamente all'anno di fabbricazione del veicolo.

5. La circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico è subordinata alla verifica delle prescrizioni dettate per tali veicoli al punto F, lettera *b)* dell'appendice V al presente titolo sui sistemi di frenatura, sui dispositivi di segnalazione acustica, silenziatori e tubi di scarico, segnalazione visiva e d'illuminazione nonché sui pneumatici e sistemi equivalenti sulle sospensioni, sui vetri e specchi retrovisori e sul campo di visibilità del conducente.

6. Per i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico sono ammessi sistemi, dispositivi e componenti aventi caratteristiche differenti da quelle prescritte in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli dal presente regolamento, a condizione che detti dispositivi ed organi siano stati riconosciuti ammissibili dal Ministero dei trasporti e della navigazione alla data di fabbricazione dei veicoli interessati e purché siano di efficienza equivalente a quella dei sistemi, dispositivi e componenti prescritti in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli. Sono ammesse le sporgenze fuori sagoma dei galletti dei mozzi delle ruote a raggi.

7. La cancellazione del motoveicolo o dell'autoveicolo da uno dei registri di iscrizione di cui al comma 1 comporta la cessazione della circolazione dello stesso ed è subordinata all'osservanza delle prescrizioni dettate dall'art. 103 del codice.

8. Le tariffe per l'iscrizione e la cancellazione dai registri di cui al comma 1, nonché le certificazioni rilasciate dagli stessi, sono stabilite periodicamente dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro delle finanze.».

— Si riporta l'articolo 1, del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474 (Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli):

«Art. 1 *(Autorizzazione alla circolazione di prova).* — 1. L'obbligo di munire della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i veicoli che circolano su strada per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, non sussiste per i seguenti soggetti, se autorizzati alla circolazione di prova ai sensi del presente articolo:

a) le fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di tali veicoli, ivi comprese le aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli non ancora immatricolati da o verso aree di stoccaggio e per tragitti non superiori a 100 chilometri, nonché gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli;

b) le fabbriche costruttrici di carrozzerie e di pneumatici;

c) le fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli a motore e di rimorchi, qualora l'applicazione di tali sistemi o dispositivi costituisca motivo di aggiornamento della carta di circolazione ai sensi dell'articolo 236 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di veicoli allestiti con tali sistemi o dispositivi di equipaggiamento;

d) gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto.

2. L'autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ha validità annuale.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità per il rilascio, la revoca ed il rinnovo dell'autorizzazione.

4. L'autorizzazione è utilizzabile per la circolazione di un solo veicolo per volta ed è tenuta a bordo dello stesso. Sul veicolo è presente il titolare dell'autorizzazione medesima o un suo dipendente munito di apposita delega ovvero un soggetto in rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione, purché tale rapporto sia attestato da idonea documentazione e il collaboratore sia munito di delega.

5. A chiunque adibisce un veicolo in circolazione di prova ad uso diverso si applicano le sanzioni previste dall'articolo 98, commi 3 e 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.».

— Si riportano gli articoli 93, 97 e 114, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

«Art. 93 *(Formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi).* — 1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare devono essere muniti di una carta di circolazione e immatricolati presso il Dipartimento per i trasporti terrestri.

1-*bis*. Salvo quanto previsto dal comma 1-*ter*, è vietato, a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre sessanta giorni, circolare con un veicolo immatricolato all'estero.

1-*ter*. Nell'ipotesi di veicolo concesso in leasing o in locazione senza conducente da parte di un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria o altra sede effettiva, nonché nell'ipotesi di veicolo concesso in comodato a un soggetto residente in Italia e legato da un rapporto di lavoro o di collaborazione con un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o aderente allo Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria od altra sede effettiva, nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice doganale comunitario, a bordo del veicolo deve essere custodito un documento, sottoscritto dall'intestatario e recante data certa, dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. In mancanza di tale documento, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente.

1-*quater*. Nell'ipotesi di cui al comma 1-*bis* e ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dal comma 7-*bis*, se il veicolo non è immatricolato in Italia, l'intestatario chiede al competente ufficio della motorizzazione civile, previa consegna del documento di circolazione e delle targhe estere, il rilascio di un foglio di via e della relativa targa, ai sensi dell'articolo 99, al fine di condurre il veicolo oltre i transiti di confine. L'ufficio della motorizzazione civile provvede alla restituzione delle targhe e del documento di circolazione alle competenti autorità dello Stato che li ha rilasciati.

1-*quinquies*. Le disposizioni di cui ai commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater* non si applicano:

a) ai residenti nel Comune di Campione d'Italia;

b) al personale civile e militare dipendente da pubbliche amministrazioni in servizio all'estero, di cui all'articolo 1, comma 9, lettere *a)* e *b)*, della legge 27 ottobre 1988, n. 470;

c) ai lavoratori frontalieri, o a quei soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome, transitano in Italia per raggiungere il luogo di residenza o per far rientro nella sede di lavoro all'estero;

d) al personale delle Forze armate e di polizia in servizio all'estero presso organismi internazionali o basi militari;

e) al personale dipendente di associazioni territoriali di soccorso, per il rimpatrio dei veicoli immatricolati all'estero.

2. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri provvede all'immatricolazione e rilascia la carta di circolazione intestandola a chi si dichiara proprietario del veicolo, indicando, ove ricorrano, anche le generalità dell'usufruttuario o del locatario con facoltà di acquisto o del venditore con patto di riservato dominio, con le specificazioni di cui all'art. 91.

3. La carta di circolazione non può essere rilasciata se non sussistono il titolo o i requisiti per il servizio o il trasporto, ove richiesti dalle disposizioni di legge.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, stabilisce le procedure e la documentazione occorrente per l'immatricolazione, il contenuto della carta di circolazione, prevedendo, in particolare per i rimorchi, le annotazioni eventualmente necessarie per consentirne il traino. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, per i casi previsti dal comma 5, dà immediata comunicazione delle nuove immatricolazioni al Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'A.C.I. ai sensi della legge 9 luglio 1990, n. 187. L'immatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico è effettuata su presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice o da uno degli enti o delle associazioni abilitati indicati dall'articolo 60. In caso di nuova immatricolazione di veicoli che sono già stati precedentemente iscritti al Pubblico registro automobilistico e cancellati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, ad esclusione dei veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione, il richiedente ha facoltà di ottenere le targhe e il libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico registro automobilistico, ovvero di ottenere una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo, in entrambi i casi conformi alla grafica originale, purché la sigla alfa-numerica prescelta non sia già presente nel sistema meccanografico del Centro elaborazione dati della Motorizzazione civile e riferita a un altro veicolo ancora circolante, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti rispetto a quelli attuali rispondenti allo standard europeo. Tale facoltà è concessa anche retroattivamente per i veicoli che sono stati negli anni reimmatricolati o ritargati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti. Il rilascio della targa e del libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico registro automobilistico, nonché il rilascio di una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo sono soggetti al pagamento di un contributo, il cui importo e i cui criteri e modalità di versamento sono stabiliti con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I proventi derivanti dal contributo di cui al periodo precedente concorrono al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica.

5. Per i veicoli soggetti ad iscrizione nel P.R.A., nella carta di circolazione sono annotati i dati attestanti la proprietà e lo stato giuridico del veicolo.

6. Per gli autoveicoli e i rimorchi indicati nell'art. 10, comma 1, è rilasciata una speciale carta di circolazione, che deve essere accompagnata dall'autorizzazione, quando prevista dall'articolo stesso. Analogo speciale documento è rilasciato alle macchine agricole quando per le stesse ricorrono le condizioni di cui all'art. 104, comma 8.

7. Chiunque circola con un veicolo per il quale non sia stata rilasciata la carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731 . Alla medesima sanzione è sottoposto separatamente il proprietario del veicolo o l'usufruttuario o il locatario con facoltà di acquisto o l'acquirente con patto di riservato dominio. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

7-*bis*. Per la violazione delle disposizioni di cui al comma 1-*bis* si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 711 ad euro 2.842. L'organo accertatore trasmette il documento di circolazione all'ufficio della motorizzazione civile competente per territorio, ordina l'immediata cessazione della circolazione del veicolo e il suo trasporto e deposito in luogo non soggetto a pubblico passaggio. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 213. Qualora, entro il termine di centottanta giorni decorrenti dalla data della violazione, il veicolo non sia immatricolato in Italia o non sia richiesto il rilascio di un foglio di via per condurlo oltre i transiti di confine, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa ai sensi dell'articolo 213.

7-*ter*. Per la violazione delle disposizioni di cui al comma 1-*ter*, primo periodo, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 ad euro 998. Nel verbale di contestazione è imposto l'obbligo di esibizione del documento di cui al comma 1-*ter* entro il termine di trenta giorni. Il veicolo è sottoposto alla sanzione accessoria del fermo amministrativo secondo le disposizioni dell'articolo 214, in quanto compatibili, ed è riconsegnato al conducente, al proprietario o al legittimo detentore, ovvero a persona delegata dal proprietario, solo dopo che sia stato esibito il documento di cui al comma 1-*ter* o, comunque, decorsi sessanta giorni dall'accertamento della violazione. In caso di mancata esibizione del documento, l'organo accertatore provvede all'applicazione della sanzione di cui all'articolo 94, comma 3, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti.

8. Chiunque circola con un rimorchio agganciato ad una motrice le cui caratteristiche non siano indicate, ove prescritto, nella carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

9.

10. Le norme suddette non si applicano ai veicoli delle Forze armate di cui all'art. 138, comma 1, ed a quelli degli enti e corpi equiparati ai sensi dell'art. 138, comma 11; a tali veicoli si applicano le disposizioni dell'art. 138.

11. I veicoli destinati esclusivamente all'impiego dei servizi di polizia stradale indicati nell'art. 11 vanno immatricolati dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, su richiesta del corpo, ufficio o comando che utilizza tali veicoli per i servizi di polizia stradale. A siffatto corpo, ufficio o comando viene rilasciata, dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri che ha immatricolato il veicolo, la carta di circolazione; questa deve contenere, oltre i dati di cui al comma 4, l'indicazione che il veicolo è destinato esclusivamente a servizio di polizia stradale. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche di tali veicoli.

12. Fermo restando quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, istitutivo dello sportello telematico dell'automobilista, gli adempimenti amministrativi previsti dal presente articolo e dagli articoli 94 e 103, comma 1, sono gestiti in via telematica dagli uffici del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale, quale centro unico di servizio, attraverso il sistema informativo del Dipartimento stesso."

«Art. 97 *(Circolazione dei ciclomotori).* — 1. I ciclomotori, per circolare, devono essere muniti di:

a) un certificato di circolazione, contenente i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, nonché quelli della targa e dell'intestatario, rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, ovvero da uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, con le modalità stabilite con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito di aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226;

b) una targa, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione.

2. La targa è personale e abbinata a un solo veicolo. Il titolare la trattiene in caso di vendita. La fabbricazione e la vendita delle targhe sono riservate allo Stato, che può affidarle con le modalità previste dal regolamento ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

3. Ciascun ciclomotore è individuato nell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226, da una scheda elettronica, contenente il numero di targa, il nominativo del suo titolare, i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con l'indicazione della data e dell'ora di ciascuna variazione d'intestazione. I dati relativi alla proprietà del veicolo sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti terrestri a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione.

4. Le procedure e la documentazione occorrente per il rilascio del certificato di circolazione e per la produzione delle targhe sono stabilite con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo criteri di economicità e di massima semplificazione.

5. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dall'art. 52 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 ad euro 4.339. Alla sanzione da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dall'articolo 52.

6. Chiunque circola con un ciclomotore non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nell'art. 52 o nel certificato di circolazione, ovvero che sviluppi una velocità superiore a quella prevista dallo stesso art. 52, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 421 ad euro 1.691.

7. Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato rilasciato il certificato di circolazione, quando previsto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 158 ad euro 635.

8. Chiunque circola con un ciclomotore sprovvisto di targa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 79 ad euro 316.

9. Chiunque circola con un ciclomotore munito di targa non propria è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.871 ad euro 7.488.

10. Chiunque circola con un ciclomotore munito di una targa i cui dati non siano chiaramente visibili è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 85 ad euro 337.

11. Chiunque fabbrica o vende targhe con caratteristiche difformi da quelle indicate dal regolamento, ovvero circola con un ciclomotore munito delle suddette targhe è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.871 ad euro 7.488.

12. Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato richiesto l'aggiornamento del certificato di circolazione per trasferimento della proprietà secondo le modalità previste dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 396 ad euro 1.584. Alla medesima sanzione è sottoposto chi non comunica la cessazione della circolazione. Il certificato di circolazione è ritirato immediatamente da chi accerta la violazione ed è inviato al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, che provvede agli aggiornamenti previsti dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse.

13. L'intestatario che in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione del certificato di circolazione o della targa non provvede, entro quarantotto ore, a farne denuncia agli organi di polizia è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 79 ad euro 316. Alla medesima sanzione è soggetto chi non provvede a chiedere il duplicato del certificato di circolazione entro tre giorni dalla suddetta denuncia.

14. Alle violazioni previste dai commi 5 e 7 consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del ciclomotore, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI; nei casi previsti dal comma 5 si procede alla distruzione del ciclomotore, fatta salva la facoltà degli enti da cui dipende il personale di polizia stradale che ha accertato la violazione di chiedere tempestivamente che sia assegnato il ciclomotore confiscato, previo ripristino delle caratteristiche costruttive, per lo svolgimento dei compiti istituzionali e fatto salvo l'eventuale risarcimento del danno in caso di accertata illegittimità della confisca e distruzione. Alla violazione prevista dal comma 6 consegue la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di sessanta giorni; in caso di reiterazione della violazione, nel corso di un biennio, il fermo amministrativo del veicolo è disposto per novanta giorni. Alla violazione prevista dai commi 8 e 9 consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di un mese o, in caso di reiterazione delle violazioni nel biennio, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI."

«Art. 114 *(Circolazione su strada delle macchine operatrici)*. — 1. Le macchine operatrici per circolare su strada devono rispettare per le sagome e masse le norme stabilite negli articoli 61 e 62 e per le norme costruttive ed i dispositivi di equipaggiamento quelle stabilite dall'art. 106.

2. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette ad immatricolazione presso gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, che rilasciano la carta di circolazione a colui che dichiari di essere il proprietario del veicolo.

2-*bis*. Le prescrizioni di cui al comma 2 non si applicano ai carrelli di cui all'articolo 58, comma 2, lettera *c)*, qualora circolino su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le relative prescrizioni tecniche per l'immissione in circolazione.

3. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette altresì alla disciplina prevista dagli articoli 99, 107, 108, 109, 111 e 112. Le macchine operatrici che per necessità funzionali hanno sagome e massa eccedenti quelle previste dagli articoli 61 e 62 sono considerate macchine operatrici eccezionali; ad esse si applicano le norme previste dall'art. 104, comma 8, salvo che l'autorizzazione per circolare ivi prevista è valida per un anno e rinnovabile.

4. Le macchine operatrici semoventi per circolare su strada devono essere munite di una targa contenente i dati di immatricolazione; le macchine operatrici trainate devono essere munite di una speciale targa di immatricolazione.

5. La modalità per gli adempimenti di cui ai commi 2 e 3, nonché per quelli riguardanti le modificazioni nella titolarità del veicolo ed il contenuto e le caratteristiche della carta di circolazione sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Le modalità per l'immatricolazione e la targatura sono stabilite dal regolamento.

7. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alle medesime sanzioni amministrative, comprese quelle accessorie, previste per le analoghe violazioni commesse con macchine agricole.».

— Si riporta l'allegato A, al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021 (Innovazioni in materia di accertamento delle modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e aggiornamento della carta di circolazione):

«Allegato A

Parte 1. (articolo 1, comma 2)

Modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova

1. Sostituzione serbatoio GPL del sistema di alimentazione bifuel o monofuel;

2. Installazione gancio di traino sui veicoli delle categorie internazionali M1 ed N1;

3. Installazione doppi comandi per veicoli da adibire ad esercitazioni di guida;

4. Installazione di adattamenti per la guida dei veicoli da parte di conducenti disabili

4.1. Pomello al volante;

4.2. Centralina comandi servizi

4.3. Inversione dei pedali acceleratore-freno nella configurazione speculare a quella originaria;

4.4. Spostamento leve comandi servizi (luci, tergicristalli, etc.)

4.5. Specchio retrovisore grandangolare interno

4.6. Specchio retrovisore aggiuntivo esterno

Allegato A

Parte 2 (articolo 1, comma 2)

Documentazione per l'aggiornamento della carta di circolazione

1.1 Documentazione comune a tutte le tipologie di modifica

1.1.1 Domanda di aggiornamento della carta di circolazione redatta sul modello TT2119, allegando:

1.1.1.1 attestati dei versamenti prescritti per aggiornamento della carta di circolazione senza visita e prova con emissione di tagliando autoadesivo;

1.1.1.2 copia della carta di circolazione o del documento unico del veicolo oggetto di modifica;

1.1.1.3 dichiarazione, redatta ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 28 dicembre 2000, e successive modificazioni, attestante che i lavori di modifica siano stati eseguiti a perfetta regola d'arte, in ottemperanza alle norme tecniche alle norme tecniche vigenti in materia, alle disposizioni emanate dalla Direzione generale per le motorizzazione, alle prescrizioni del costruttore del veicolo oggetto di modifiche ed in conformità alle istruzioni del manuale di installazione fornito dal costruttore dei componenti o dei dispositivi eventualmente installati. La dichiarazione è redatta secondo il modello riportato in allegato B.

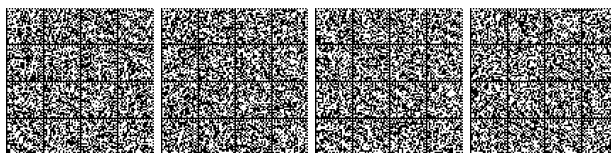
1.1.1.4 certificato di conformità o di origine del componente o dispositivo, se prescritto dalle disposizioni di cui al punto precedente;

1.1.1.5 nulla osta del costruttore del veicolo, nei casi prescritti dalle disposizioni di cui al punto 2.1.1.3

1.2 Schede di dettaglio

le schede di dettaglio di singola tipologia di modifica sono riportate all'allegato B.».

— Si riporta l'articolo 78, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

«Art. 78 *(Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione)*. — 1. I veicoli a motore ed i loro rimorchi devono essere sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri quando siano apportate una o più modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali, ovvero ai dispositivi d'equipaggiamento indicati negli articoli 71 e 72, oppure sia stato sostituito o modificato il telaio. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione,

sono individuate le tipologie di modifica delle caratteristiche costruttive e funzionali, anche con riferimento ai veicoli con adattamenti per le persone con disabilità, per le quali la visita e prova di cui al primo periodo non sono richieste. Con il medesimo decreto sono stabilite, altresì, le modalità e le procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione. Entro sessanta giorni dall'approvazione delle modifiche, gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri ne danno comunicazione ai competenti uffici del P.R.A. solo ai fini dei conseguenti adeguamenti fiscali.

2. Nel regolamento sono stabiliti le caratteristiche costruttive e funzionali, nonché i dispositivi di equipaggiamento che possono essere modificati solo previa presentazione della documentazione prescritta dal regolamento medesimo. Sono stabilite, altresì, le modalità per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione.

3. Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o di approvazione e nella carta di circolazione, oppure con il telaio modificato e che non risulti abbia sostenuto, con esito favorevole, le prescritte visita e prova, ovvero circola con un veicolo al quale sia stato sostituito il telaio in tutto o in parte e che non risulti abbia sostenuto con esito favorevole le prescritte visita e prova, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.

4. Le violazioni suddette importano la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.».

— Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20 (Regolamento recante norme in materia di approvazione nazionale di sistemi ruota, nonché procedure idonee per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti di veicoli sulle autovetture nuove o in circolazione), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 56 del 7 marzo 2013.

— Si riportano, gli articoli 14 e 22, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), come modificati dalla presente legge:

«Art. 14 *(Qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti). —* 1. L'attività di guida su strada aperta all'uso pubblico per mezzo di veicoli *adibiti al trasporto di cose e di passeggeri* per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE è subordinata all'obbligo di qualificazione iniziale e all'obbligo di formazione periodica disciplinati dal presente Capo.»

«Art. 22 *(Codice unionale). — 1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3.*

2. In corrispondenza della categoria di patente di guida C1, C, C1E ovvero CE posseduta dal conducente, deve essere indicato il codice unionale armonizzato 95, se il conducente ha conseguito la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose e la data di scadenza della qualificazione iniziale ovvero della formazione periodica.

3. In corrispondenza della categoria di patente di guida D1, D, D1E, ovvero DE posseduta dal conducente, deve essere indicato il codice unionale armonizzato «95», se il conducente ha conseguito la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone e la data di scadenza di validità della qualificazione iniziale ovvero della formazione periodica.

3-*bis*. La qualificazione iniziale e la *formazione periodica conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da* conducenti, titolari di patenti di guida rilasciate da altri Stati, sono comprovate dal rilascio, da parte dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e *della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione*, del documento «carta di qualificazione del conducente formato card», conforme all'allegato II, sul quale, in corrispondenza della patente di guida posseduta, per la quale il documento è rilasciato, deve essere indicato il codice unionale armonizzato «95» e la data di scadenza di validità della qualificazione iniziale e della formazione periodica per ciascun tipo di abilitazione eventualmente posseduta.

4. L'Italia riconosce la carta di qualificazione del conducente rilasciata dagli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

5. Il rilascio della carta di qualificazione del conducente è subordinata al possesso della patente di guida in corso di validità.

6. I conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro, comprovano la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale di guida per il trasporto di merci mediante:

a) l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) 1072/2009, recante il codice unionale armonizzato "95";

b) la carta di qualificazione del conducente, rilasciata dalla Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice unionale armonizzato «95». *Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*, di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sono definite le modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente e di apposizione del codice unionale "95".

6-*bis*. Gli attestati di conducente che non recano indicazione del codice "95" dell'Unione e che sono stati rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente disposizione a norma dell'*articolo* 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009, al fine di certificare la conformità alle prescrizioni sulla formazione previste dal presente decreto, sono accettati come prova di qualificazione fino al loro termine di scadenza.

7. I conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro, comprovano la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale del trasporto di persone mediante il possesso di uno dei seguenti titoli:

a) la carta di qualificazione del conducente, rilasciata dalla Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice unionale armonizzato «95»;

b) certificato rilasciato da uno Stato membro, del quale l'Italia abbia riconosciuto validità su territorio nazionale a condizione di reciprocità.

7-*bis*. Non si applicano i criteri di propedeuticità di cui all'articolo 125, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ed è consentito conseguire la patente di guida di categoria corrispondente alla patente estera posseduta, al dipendente, in qualità di autista, da un'impresa avente sede in Italia e titolare di carta di qualificazione del conducente rilasciata in Italia per mera esibizione della patente di guida posseduta, ovvero a seguito di qualificazione iniziale o formazione periodica, che:

a) sia titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato con il quale non sussistono le condizioni di reciprocità richieste dall'articolo 136, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, e che ha stabilito la propria residenza in Italia, anche oltre il termine di un anno di cui al comma 1 del predetto articolo 136;

b) sia titolare di patente rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea, su conversione di patente rilasciata da Stato terzo con il quale non sussistono le condizioni di reciprocità richieste dall'articolo 136, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, che scada di validità.

7-*ter*. All'atto del rilascio della patente, sulla stessa è apposto il codice unionale «95», secondo i criteri di cui ai commi 2 e 3, in relazione al tipo di abilitazione consentita dalla patente conseguita ai sensi del comma 7-*bis*, nonché la data di scadenza della qualificazione iniziale o della formazione periodica coincidente con quella della carta di qualificazione del conducente precedentemente posseduta.».

— Il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n.6 del 9 gennaio 2006.

— Si riporta l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi). —* (*Omissis*)

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

— Si riporta l'articolo 54, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

«Art. 54 *(Autoveicoli).* — 1. Gli autoveicoli sono veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, e si distinguono, in:

a) autovetture: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente;

b) autobus: veicoli destinati al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente;

c) autoveicoli per trasporto promiscuo: veicoli aventi una massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t o 4,5 t se a trazione elettrica o a batteria, destinati al trasporto di persone e di cose e capaci di contenere al massimo nove posti compreso quello del conducente;

d) autocarri: veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse;

e) trattori stradali: veicoli destinati esclusivamente al traino di rimorchi o semirimorchi;

f) autoveicoli per trasporti specifici: veicoli destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo;

g) autoveicoli per uso speciale: veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse;

h) autotreni: complessi di veicoli costituiti da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice. Ai soli fini della applicazione dell'art. 61, commi 1 e 2, costituiscono un'unica unità gli autotreni caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature per il trasporto di cose determinate nel regolamento. In ogni caso se vengono superate le dimensioni massime di cui all'art. 61, il veicolo o il trasporto è considerato eccezionale;

i) autoarticolati: complessi di veicoli costituiti da un trattore e da un semirimorchio;

l) autosnodati: autobus composti da due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questi tipi di veicoli i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in officina;

m) autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo compreso il conducente;

n) mezzi d'opera: veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia; tali veicoli o complessi di veicoli possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e non superiori a quelli di cui all'art. 10, comma 8, e comunque nel rispetto dei limiti dimensionali fissati nell'art. 61. I mezzi d'opera devono essere, altresì, idonei allo specifico impiego nei cantieri o utilizzabili a uso misto su strada e fuori strada.

2. Nel regolamento sono elencati, in relazione alle speciali attrezzature di cui sono muniti, i tipi di autoveicoli da immatricolare come autoveicoli per trasporti specifici ed autoveicoli per usi speciali.».

— Si riportano gli articoli 2, comma 1, 3 e 5, comma 2, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285 (Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale), come modificati dalla presente legge:

«Art. 2 *(Definizioni).* — 1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) *servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati "servizi di linea": i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche*;

(*Omissis*).».

«Art. 3 *(Accesso al mercato).* — 1. I servizi di linea di cui al presente decreto legislativo sono soggetti ad autorizzazione avente termine massimo di validità di cinque anni, rilasciata dal *rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e* secondo le modalità e i criteri previsti dal decreto ministeriale di cui al successivo art. 4, comma 1.

2. Per ottenere l'autorizzazione ad esercitare servizi di linea, l'impresa richiedente, iscritta al registro delle imprese di cui all'articolo 2188 del codice civile, deve soddisfare le seguenti condizioni:

a) essere in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di persone, di cui al decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, e successive modificazioni;

b) possedere la certificazione relativa alla qualità aziendale secondo le norme UNI EN ISO 9000 nella versione più recente;

c) applicare nei confronti degli addetti, in materia di rapporto di lavoro, le norme di diritto comune e le norme del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

d) rispettare le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 5, del Regolamento (CEE) n. 1191/69 del 26 giugno 1969 del Consiglio, così come sostituito dal Regolamento (CEE) n. 1893/91 del 20 giugno 1991 del Consiglio, in materia di separazione contabile, nell'ipotesi in cui la medesima gestisca anche servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico;

e) disporre di personale, impianti e strutture in misura idonea ad assicurare il regolare esercizio del servizio di linea;

f) disporre di autobus classificati, ai sensi del D.M. 23 dicembre 2003 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 6 febbraio 2004, come classe «B» o classe «III» e non acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possano beneficiare la totalità delle imprese, in misura idonea ad assicurare il regolare esercizio del servizio di linea. Dal 1° gennaio 2011, le imprese devono disporre di autobus immatricolati per la prima volta da non più di sette anni;

g) *proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto*;

h) non aver commesso, nel periodo di un anno precedente alla data di presentazione della domanda per ottenere l'autorizzazione di cui al comma 1, più di due infrazioni considerate molto gravi, ai sensi dell'articolo 7, commi 1, 2 e 3;

i) non aver commesso, nel periodo di un anno precedente alla data di presentazione della domanda, più di cinque infrazioni considerate gravi, ai sensi dell'articolo 7, commi 1, 4 e 5;

l) non essere incorsa, nel periodo di un anno precedente alla data di presentazione della domanda, nella revoca di un titolo legale per l'esercizio di servizi di trasporto di persone su strada mediante autobus;

m) (*Abrogata*).

3. Nel caso di esercizio richiesto da una riunione di imprese, le condizioni di cui al comma 2, ad eccezione delle lettere *e)*, *f)*, *e g)*, si intendono riferite alle singole imprese facenti parte della riunione di imprese. Le condizioni previste alle lettere *e)*, *f)* e *g)* del comma 2 si intendono riferite alla riunione di imprese. Nell'ambito dei servizi di linea interregionali di competenza statale, per riunione di imprese, ai fini del presente comma, si intende il raggruppamento verticale o orizzontale; per raggruppamento verticale si intende un raggruppamento di operatori economici il cui mandatario esegue le attività principali di trasporto di passeggeri su strada e i mandanti quelle indicate come secondarie; per raggruppamento orizzontale si intende un raggruppamento in cui gli operatori economici eseguono il medesimo tipo di prestazione. Gli accertamenti sulla sussistenza delle condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi ai sensi del comma 2, lettera *g)*, relativamente all'ubicazione delle aree di fermata, sono validi fino a quando non sia accertato il venire meno delle condizioni di sicurezza.

4. Le imprese o le riunioni di imprese, titolari dell'autorizzazione, possono far svolgere il servizio ad imprese subaffidatarie, in possesso dei requisiti di cui al comma 2, nei termini e con le modalità previsti dal decreto ministeriale di cui all'articolo 4, comma 1.

5. L'autorizzazione può essere denegata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con provvedimento motivato, quando l'impresa o la riunione di imprese richiedente non soddisfa le condizioni di cui al comma 2.»

«Art. 5 *(Obblighi delle imprese)*. — (*Omissis*)

2. L'impresa è tenuta a:

a) dall'anno successivo a quello di iscrizione all'elenco di cui all'articolo 4, comma 2, produrre con cadenza annuale, entro il mese di maggio, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, apposita dichiarazione, resa ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, dalla quale risulti il rispetto delle condizioni previste all'articolo 3, comma 2, del presente decreto legislativo;

b) comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'eventuale intenzione di cessare l'esercizio del servizio di linea autorizzato. Tale comunicazione, opportunamente motivata, deve essere inoltrata almeno trenta giorni prima della cessazione del servizio e resa nota all'utenza nei termini stabiliti nel decreto ministeriale di cui all'articolo 4, comma 1;

c) *tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo*;

d) adibire al servizio di linea autobus in propria disponibilità, salvo impiegare autobus di rinforzo per far fronte a situazioni temporanee ed eccezionali, previo rilascio di apposita autorizzazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità stabilite dal decreto ministeriale di cui all'articolo 4, comma 1;

e) adottare la Carta della mobilità, sulla base di quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 30 dicembre 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 26 del 2 febbraio 1999, e rendere noto, nei termini stabiliti nel decreto ministeriale di cui all'articolo 4, comma 1, l'itinerario sul quale è effettuato il servizio, le fermate, gli orari, i prezzi applicati e le altre condizioni di esercizio, in modo da garantire trasparenza dell'informazione ed agevole accesso agli utenti interessati, secondo le modalità previste dal medesimo decreto ministeriale di cui all'articolo 4, comma 1;

f) rilasciare ai viaggiatori trasportati un titolo di viaggio nel quale debbono necessariamente figurare: la denominazione dell'impresa emittente, le località di partenza e di destinazione, il periodo di validità ed il valore, nonché tutti gli elementi previsti dalla normativa fiscale;

g) fornire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati richiesti per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio e controllo di cui all'articolo 6;

h) attivare l'esercizio del servizio entro novanta giorni dalla data di inizio del periodo di validità dell'autorizzazione.

(*Omissis*).».

— Il decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316 (Regolamento recante riordino dei servizi automobilistici di competenza statale), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 62 del 15 marzo 2007.

— Si riporta l'articolo 20, della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi):

«Art. 20 *(Silenzio assenso)*. — 1. Fatta salva l'applicazione dell'articolo 19, nei procedimenti ad istanza di parte per il rilascio di provvedimenti amministrativi il silenzio dell'amministrazione competente equivale a provvedimento di accoglimento della domanda, senza necessità di ulteriori istanze o diffide, se la medesima amministrazione non comunica all'interessato, nel termine di cui all'articolo 2, commi 2 o 3, il provvedimento di diniego, ovvero non procede ai sensi del comma 2. Tali termini decorrono dalla data di ricevimento della domanda del privato.

2. L'amministrazione competente può indire, entro trenta giorni dalla presentazione dell'istanza di cui al comma 1, una conferenza di servizi ai sensi del capo IV, anche tenendo conto delle situazioni giuridiche soggettive dei controinteressati.

2-*bis*. Nei casi in cui il silenzio dell'amministrazione equivale a provvedimento di accoglimento ai sensi del comma 1, fermi restando gli effetti comunque intervenuti del silenzio assenso, l'amministrazione è tenuta, su richiesta del privato, a rilasciare, in via telematica, un'attestazione circa il decorso dei termini del procedimento e pertanto dell'intervenuto accoglimento della domanda ai sensi del presente articolo. Decorsi inutilmente dieci giorni dalla richiesta, l'attestazione è sostituita da una dichiarazione del privato ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.

3. Nei casi in cui il silenzio dell'amministrazione equivale ad accoglimento della domanda, l'amministrazione competente può assumere determinazioni in via di autotutela, ai sensi degli articoli 21-*quinquies* 21-*nonies*.

4. Le disposizioni del presente articolo non si applicano agli atti e procedimenti riguardanti il patrimonio culturale e paesaggistico, l'ambiente, la tutela dal rischio idrogeologico, la difesa nazionale, la pubblica sicurezza, l'immigrazione, l'asilo e la cittadinanza, la salute e la pubblica incolumità, ai casi in cui la normativa comunitaria impone l'adozione di provvedimenti amministrativi formali, ai casi in cui la legge qualifica il silenzio dell'amministrazione come rigetto dell'istanza, nonché agli atti e procedimenti individuati con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la funzione pubblica, di concerto con i Ministri competenti.

5. Si applicano gli articoli 2, comma 7, e 10-*bis*.

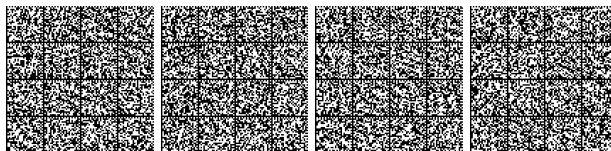
5-*bis*.».

— Si riporta l'articolo 92, decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi), come modificato dalla presente legge :

«Art. 92 *(Disposizioni in materia di trasporto marittimo di merci e di persone, nonché di circolazione di veicoli)*. — 1. Al fine di fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone, in relazione alle operazioni effettuate dalla data di entrata in vigore del presente decreto fino alla data del 30 aprile 2020, non si procede all'applicazione della tassa di ancoraggio di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, attribuita alle Autorità di Sistema Portuale ai sensi del comma 6 del medesimo articolo nonché dell'articolo 1, comma 982, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Per indennizzare le predette Autorità per le mancate entrate derivanti dalla disapplicazione della tassa di ancoraggio è autorizzata la spesa di 13,6 milioni di euro per l'anno 2020. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 126.

2. Al fine di fronteggiare l'improvvisa riduzione dei traffici marittimi afferenti al trasporto di merci e di persone è sospeso il pagamento dei canoni di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 relativi al periodo compreso tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella del 31 luglio 2020. Al pagamento dei canoni sospesi ai sensi del primo periodo, da effettuarsi entro e non oltre il 31 dicembre 2020 anche mediante rateazione senza applicazione di interesse, si provvede secondo le modalità stabilite da ciascuna Autorità di Sistema Portuale. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano altresì ai concessionari demaniali marittimi titolari di concessione rilasciata da Autorità portuale o Autorità di sistema portuale ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione, i quali provvedono al pagamento dei canoni sospesi entro il 30 settembre 2020 senza applicazione di interesse.

3. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19, i pagamenti dei diritti doganali, in scadenza tra la data di entrata in vigore della presente disposizione ed il 30 aprile 2020 e da effettuare secondo le modalità previste dagli articoli 78 e 79 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, sono differiti di ulteriori trenta giorni senza applicazione di interessi.

4. In considerazione dello stato di emergenza nazionale di cui alle delibere del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020 e del 29 luglio 2020, è autorizzata la circolazione fino al 31 ottobre 2020 dei veicoli da sottoporre entro il 31 luglio 2020 alle attività di visita e prova di cui agli articoli 75 e 78 o alle attività di revisione di cui all'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ed è rispettivamente autorizzata la circolazione fino al 31 dicembre 2020 dei veicoli da sottoporre ai medesimi controlli entro il 30 settembre 2020 nonché la circolazione fino al 28 febbraio 2021 dei veicoli da sottoporre agli stessi controlli entro il 31 dicembre 2020.

4-*bis*. Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 31 luglio 2021. Le disposizioni del presente comma non si applicano al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi.

4-*ter*. Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020.

4-*quater*. L'efficacia delle disposizioni di cui ai commi 4-*bis* e 4-*ter* è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4-*quinquies*. All'articolo 13-*bis*, comma 4, primo periodo, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, le parole: «30 giugno 2020» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 2020».

4-*sexies*. All'articolo 5, comma 2, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Le disposizioni di cui al comma 1, lettera *c)*, numeri 1.2) e 2), hanno efficacia a decorrere dal 1° gennaio 2021».

4-*septies*. Al fine di mitigare gli effetti derivanti dall'attuazione delle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, nonché di ridurre i tempi di espletamento delle attività di cui all'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, fino al 31 marzo 2021 gli accertamenti previsti dal medesimo articolo 80 possono essere svolti anche dagli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 139 del 17 giugno 2017. Ai predetti ispettori è riconosciuto, per lo svolgimento dell'attività, un compenso, a carico esclusivo dei richiedenti la revisione, determinato secondo le modalità di cui all'articolo 19, commi 1, 2, 3 e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870.

*4-*octies. *Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, individua il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma 4-*septies. *Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.*

*4-*novies. *Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma 4-*octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.*

*4-*decies. *Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma 4-*novies *sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*novies *e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.*

*4-*undecies. *Per l'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma 4-*octies *è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*».

— Si riporta l'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1. — 48. Il Fondo di cui al comma 47 finanzia il 50 per cento del costo complessivo degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane posti in essere da comuni ed unioni di comuni. *Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:*

a) *messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;*

b) *realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedi;*

c) *realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri 7-*bis*), 12-*bis*) e 12-*ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.*».

— Si riporta, l'articolo 200-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato dalla presente legge:

«Art. 200-*bis (Buono viaggio)*. — 1. Al fine di sostenere la ripresa del settore del trasporto pubblico non di linea eseguito mediante il servizio di taxi ovvero mediante il servizio di noleggio con conducente e consentire, in considerazione delle misure di contenimento adottate, per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, un'efficace distribuzione degli utenti del predetto trasporto pubblico, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo, con una dotazione di 35 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021. Le risorse del fondo sono destinate alla concessione, fino all'esaurimento delle risorse, *in favore delle persone fisicamente impedite, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni,* residenti nei comuni capoluoghi di città metropolitane o capoluoghi di provincia, di un buono viaggio, pari al 50 per cento della spesa sostenuta e, comunque, in misura non superiore a euro 20 per ciascun viaggio, da utilizzare entro il 31 dicembre 2021 per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente. I buoni viaggio non sono cedibili, non costituiscono reddito imponibile del beneficiario e non rilevano ai fini del computo del valore dell'indicatore della situazione economica equivalente.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, si provvede al trasferimento in favore dei comuni di cui al comma 1 delle risorse del fondo di cui al medesimo comma, secondo i seguenti criteri:

a) una quota pari al 50 per cento del totale, per complessivi 17,5 milioni di euro, è ripartita in proporzione alla popolazione residente in ciascun comune interessato;

b) una quota pari al 30 per cento, per complessivi 10,5 milioni di euro, è ripartita in proporzione al numero di licenze per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente rilasciate da ciascun comune interessato;

c) una quota pari al restante 20 per cento, per complessivi 7 milioni di euro, è ripartita in parti eguali tra tutti i comuni interessati.

3. Le risorse di cui al comma 1 spettanti ai comuni delle regioni Friuli Venezia Giulia, Sardegna, Sicilia e Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano sono assegnate alle predette autonomie, che provvedono al successivo riparto in favore dei comuni compresi nel proprio territorio.

4. Ciascun comune individua, nei limiti delle risorse assegnate con il decreto di cui al comma 2, i beneficiari e il relativo contributo, privilegiando i nuclei familiari ed i soggetti non già assegnatari di altre misure di sostegno pubblico.

4-bis. *Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.*

4-ter. *Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo.*

5. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, come rifinanziato dall'articolo 265, comma 5, del presente decreto.".

— Si riporta l'articolo 18, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dalla presente legge:

«Art. 18 *(Disposizioni sui bilanci di Province e Città metropolitane)*. — 1. Per l'esercizio 2017, le province e le città metropolitane:

a) possono predisporre il bilancio di previsione per la sola annualità 2017;

b) al fine di garantire il mantenimento degli equilibri finanziari, possono applicare al bilancio di previsione l'avanzo libero e destinato.

2. Al comma 3, dell'articolo 1-*ter* del decreto-legge 19 giugno 2015, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2015, n. 125, le parole: "per l'anno 2016" sono sostituite dalle seguenti: "per gli anni 2016 e 2017" e le parole: "per l'anno 2015" sono sostituite dalle seguenti: "per l'anno precedente".

3. All'articolo 1 della legge 11 dicembre 2016 n. 232, dopo il comma 462 è inserito il seguente: "462-*bis*. Le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 758, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, si applicano anche con riferimento all'esercizio finanziario 2017, tenuto conto degli avanzi di amministrazione vincolati e dei rendiconti relativi all'anno 2016.

3-*bis*. (*Abrogato*).

3-*ter*. Per l'anno 2017, il termine di venti giorni, previsto dall'articolo 141, comma 2, secondo periodo, del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, assegnato al consiglio comunale o provinciale che non abbia approvato nei termini di legge il rendiconto della gestione per l'esercizio 2016, è stabilito in cinquanta giorni.

3-*quater*. Il conto economico e lo stato patrimoniale previsti dall'articolo 227 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, relativi all'esercizio 2016, possono essere approvati entro il 31 luglio 2017 e trasmessi alla banca dati delle amministrazioni pubbliche entro trenta giorni. Il mancato rispetto di tali termini comporta l'applicazione della procedura di cui all'articolo 141, comma 2, del medesimo testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, con il termine ordinario di venti giorni ivi previsto, nonché delle disposizioni dell'articolo 9, comma 1-*quinquies*, del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2016, n. 160.».

Art. 1 - *bis*

Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con decreto di natura non regolamentare, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il decreto del Ministro delle finanze 16 maggio 1986, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 113 del 17 maggio 1986, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica):

«Art. 8 *(Disposizioni a favore dei soggetti portatori di handicap)*. — 1. All'articolo 13-*bis*, comma 1, lettera *c)*, del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, il terzo e il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti: "Le spese riguardanti i mezzi necessari all'accompagnamento, alla deambulazione, alla locomozione e al sollevamento e per sussidi tecnici e informatici rivolti a facilitare l'autosufficienza e le possibilità di integrazione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, si assumono integralmente. Tra i mezzi necessari per la locomozione dei soggetti indicati nel precedente periodo, con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, si comprendono i motoveicoli e gli autoveicoli di cui, rispettivamente, agli articoli 53, comma 1, lettere *b)*, *c)* ed *f)*, e 54, comma 1, lettere *a)*, *c)* ed *f)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche se prodotti in serie e adattati in funzione delle suddette limitazioni permanenti delle capacità motorie. Tra i veicoli adattati alla guida sono compresi anche quelli dotati di solo cambio automatico, purché prescritto dalla commissione medica locale di cui all'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La detrazione spetta una sola volta in un periodo di quattro anni, salvo i casi in cui dal Pubblico registro automobilistico risulti che il suddetto veicolo sia stato cancellato da detto registro, e con riferimento a un solo veicolo, nei limiti della spesa di lire trentacinque milioni o, nei casi in cui risultasse che il suddetto veicolo sia stato rubato e non ritrovato, nei limiti della spesa massima di lire trentacinque milioni da cui va detratto l'eventuale rimborso assicurativo. È consentito, alternativamente, di ripartire la predetta detrazione in quattro quote annuali costanti e di pari importo".

2. Per i soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, non possessori di reddito, la detrazione di cui al comma 1 spetta al possessore di reddito di cui risultano a carico.

3. Le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, della legge 9 aprile 1986, n. 97, si applicano anche alle cessioni di motoveicoli di cui all'articolo 53, comma 1, lettere *b)*, *c)* ed *f)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché di autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere *a)*, *c)* ed *f)*, dello stesso decreto, di cilindrata fino a 2.000 centimetri cubici se con motore a benzina o ibrido, a 2.800 centimetri cubici se con motore diesel o ibrido, e di potenza non superiore a 150 kW se con motore elettrico, anche prodotti in serie, adattati per la locomozione dei soggetti di cui all'articolo 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, con ridotte o impedite capacità motorie permanenti, alle prestazioni rese da officine per adattare i veicoli, anche non nuovi di fabbrica, ed alle cessioni dei relativi accessori e strumenti montati sui veicoli medesimi effettuate nei confronti dei detti soggetti o dei familiari di cui essi sono fiscalmente a carico. Gli adattamenti eseguiti devono risultare dalla carta di circolazione.

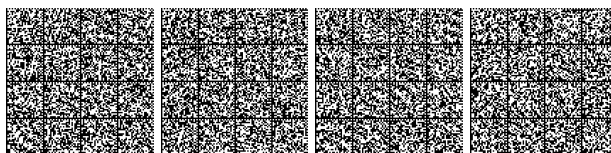
4. Gli atti di natura traslativa o dichiarativa aventi per oggetto i motoveicoli e gli autoveicoli di cui ai commi 1 e 3 sono esenti dai pagamento della imposta erariale di trascrizione, dell'addizionale provinciale all'imposta erariale di trascrizione e dell'imposta di registro.

5. Nel realizzare gli obiettivi di risparmio di spesa di cui all'articolo 35, comma 1, restano salvaguardate le forniture a favore di disabili. Il Ministero della sanità provvede nel termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge alla revisione del nomenclatore tariffario delle protesi.

6. Le regioni e le aziende unità sanitarie locali nella liquidazione e nel pagamento dei loro debiti assegnano la priorità a quelli che riguardano prestazioni o convenzioni per prestazioni a favore degli handicappati.

7. Il pagamento della tassa automobilistica erariale e regionale non è dovuto con riferimento ai motoveicoli e agli autoveicoli di cui ai commi 1 e 3.».

— Si riporta l'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada):

«Art. 119 *(Requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida)*. — (*Omissis*)

4. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici è effettuato da commissioni mediche locali, costituite dai competenti organi regionali ovvero dalle province autonome di Trento e di Bolzano che provvedono altresì alla nomina dei rispettivi presidenti, nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici. Nel caso in cui il giudizio di idoneità non possa essere formulato in base ai soli accertamenti clinici si dovrà procedere ad una prova pratica di guida su veicolo adattato in relazione alle particolari esigenze. Qualora, all'esito della visita di cui al precedente periodo, la commissione medica locale certifichi che il conducente presenti situazioni di mutilazione o minorazione fisica stabilizzate e non suscettibili di aggravamento né di modifica delle prescrizioni o delle limitazioni in atto, i successivi rinnovi di validità della patente di guida posseduta potranno essere esperiti secondo le procedure di cui al comma 2 e secondo la durata di cui all'articolo 126, commi 2, 3 e 4;

b) di coloro che abbiano superato i sessantacinque anni di età ed abbiano titolo a guidare autocarri di massa complessiva, a pieno carico, superiore a 3,5 t, autotreni ed autoarticolati adibiti al trasporto di cose, la cui massa complessiva, a pieno carico, non sia superiore a 20 t, macchine operatrici;

b-*bis*);

c) di coloro per i quali è fatta richiesta dal prefetto o dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri;

d) di coloro nei confronti dei quali l'esito degli accertamenti clinici, strumentali e di laboratorio faccia sorgere al medico di cui al comma 2 dubbi circa l'idoneità e la sicurezza della guida;

d-*bis*) dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti C, D, CE, DE e sottocategorie. In tal caso la commissione medica è integrata da un medico specialista diabetologo, sia ai fini degli accertamenti relativi alla specifica patologia sia ai fini dell'espressione del giudizio finale.

(*Omissis*).».

Art. 1 - *ter*

Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-septies *sono sostituiti dai seguenti:*

«75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) *le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 162 del 12 luglio 2019;*

b) *assenza di posti a sedere;*

c) *motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;*

d) *segnalatore acustico;*

e) *regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75*-quaterdecies*;*

f) *la marcatura "CE" prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.*

75-bis. *A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.*

75-ter. *Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75*-vicies *bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita delibera della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:*

a) *l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;*

b) *le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;*

c) *le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.*

75-quater. *È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.*

75-quinquies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75*-vicies *ter, sono equiparati ai velocipedi.*

75-sexies. *Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.*

75-septies. *Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4*-ter *dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.*

75-octies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.*

75-novies. *I conducenti di età inferiore ai diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.*

75-decies. *È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.*

75-undecies. *È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo nelle strade con doppio senso ciclabile.*

75-duodecies. *I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.*

75-terdecies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.*

75-quaterdecies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75*-terdecies.

75-quinquiesdecies. *È vietato sostare sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.*

75-sexiesdecies. *Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della foto al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.*

75-septiesdecies. *Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.*

75-duodevicies. *Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 75*-sexies *a 75*-quaterdecies *è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.*

75-undevicies. *Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.*

75-vicies. *Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75*-quater *consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.*

75-vicies *semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma 75*-quinquiesdecies *si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.*

75-vicies *bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75*-vicies *semel, si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.*

75-vicies *ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari la relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, commi da 75 a 75-*septies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1. — (*Omissis*)

75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

a) *le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 162 del 12 luglio 2019;*

b) *assenza di posti a sedere;*

c) *motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;*

d) *segnalatore acustico;*

e) *regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75*-quaterdecies*;*

f) *la marcatura "CE" prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.*

75-bis. *A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.*

75-ter. *Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75*-vicies *bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:*

a) *l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;*

b) *le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;*

c) *le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.*

75-quater. *È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.*

75-quinquies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75*-vicies *ter, sono equiparati ai velocipedi.*

75-sexies. *Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.*

75-septies. *Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4*-ter *dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.*

75-octies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.*

75-novies. *I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.*

*75-*decies. *È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.*

*75-*undecies. *È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.*

*75-*duodecies. *I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.*

*75-*terdecies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.*

*75-*quaterdecies. *I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-*terdecies.

*75-*quinquiesdecies. *È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.*

*75-*sexiesdecies. *Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.*

*75-*septiesdecies. *Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.*

*75-*duodevicies. *Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 75-*sexies *a 75-*quaterdecies *è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.*

*75-*undevicies. *Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.*

*75-*vicies. *Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75-*quater *consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.*

*75-*vicies *semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma 75-*quinquiesdecies *si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.*

*75-*vicies *bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies *semel si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.*

*75-*vicies *ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.*».

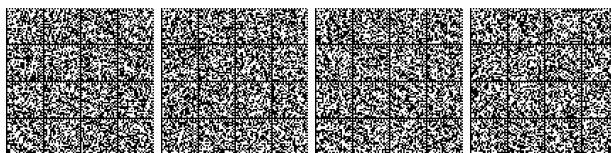
Art. 2.

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole*: «relative all'anno 2020 e all'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio» e le parole:* «non oltre il 31 luglio 2021» sono sostituite dalle seguenti: «non oltre il 31 dicembre 2021».

1-bis. *Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella* Gazzetta Ufficiale *n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.*

1-ter. *Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis *del presente articolo, all'articolo 13-*bis *del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: «La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello*

Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi»;

b) *al comma 4, le parole: «entro il 31 luglio 2021» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 15 dicembre 2021» e le parole: «entro il 30 giugno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 21 dicembre 2021».*

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni di cui al primo periodo e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto

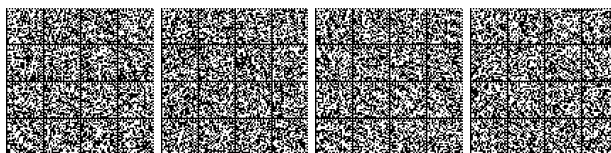
2-bis. *All'articolo 9-tricies semel, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: «31 ottobre 2021», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2021».*

2-ter. *Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1*-ter, *quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1*-ter, *è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.*

2-quater. *Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2*-ter, *pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

2-quinquies. *Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

2-sexies. *Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

2-septies. *Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma 2*-sexies, *sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo 23*-bis *del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.*

2-octies. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma 2*-sexies.

2-novies. *La società di cui al comma 2*-sexies *può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma 2*-septies *e dal decreto di cui al comma 2*-octies.

2-decies. *A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma 2*-septies, *con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma 2*-sexies.

2-undecies. *Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente: «6*-bis. *La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività». Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

2-duodecies. *All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: «definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere» sono sostituite dalle seguenti: «individua le opere da realizzare e i servizi da rendere». Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.*

2-terdecies. *Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera* b), *numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.*

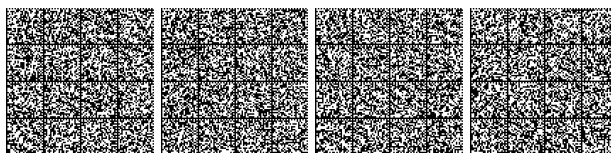
2-quaterdecies. *All'articolo 36, comma 3*-bis, *del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi».*

2-quinquiesdecies. *Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2*-sexies *con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale della dotazione patrimoniale nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:*

a) *quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del ilancio dello Stato, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;*

b) *quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34*-ter *della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

2-sexiesdecies. *L'apporto di cui al comma 2*-quinquiesdecies *può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.*

2-septiesdecies. *Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la ma-*

nutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro.

3. All'articolo 2, comma 171, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, le parole «I compiti» sono sostituite dalle seguenti: «Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti».

4. All'articolo 114, comma 4, primo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le parole «Il progetto» sono sostituite dalle seguenti: «Per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il progetto» ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per gli invasi di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati.».

*4-*bis. *All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *il comma 516 è sostituito dal seguente:*

«516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata»;

b) *dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:*

*«516-*bis. *Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:*

a) *ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;*

b) *i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;*

c) *le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.*

516-ter. *Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516»;*

c) *i commi 517 e 518 sono abrogati;*

d) *al comma 519, le parole: «di cui alle sezioni "acquedotti" e "invasi" del Piano nazionale» sono sostituite dalle seguenti: «di cui al Piano nazionale di cui al comma 516»;*

e) *il comma 520 è sostituito dal seguente:*

«520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi»;

f) *al comma 524, le parole: «"Piano invasi" o "Piano acquedotti" sulla base della sezione di appartenenza» sono sostituite dalle seguenti: «Piano nazionale di cui al comma 516»;*

g) *il comma 525 è sostituito dal seguente:*

«525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111».

4-ter. *Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: «, di cui 60 milioni di euro annui per la sezione "invasi"» sono soppresse.*

4-quater. *Il comma 4*-bis *dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:*

«4-bis. *Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:*

a) *in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;*

b) *in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.*

4-ter. *All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma 4*-bis *e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.*

4-quater. *Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi 4*-bis *e 4*-ter *tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi 4*-bis *e 4*-ter *sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 (Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica), come modificato dalla presente legge:

«Art. 13 *(Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti). —* (*Omissis*)

3. Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali *relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio* è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 13-*bis*, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili):

«Art. 13-*bis (Disposizioni in materia di concessioni autostradali). —* 1. Per il perseguimento delle finalità di cui ai protocolli di intesa stipulati in data 14 gennaio 2016, rispettivamente, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Trentino-Alto Adige/Südtirol unitamente a tutte le amministrazioni pubbliche interessate allo sviluppo del Corridoio scandinavo mediterraneo e sottoscrittrici del predetto protocollo e tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni Friuli-Venezia Giulia e Veneto interessate allo sviluppo del Corridoio mediterraneo, tesi a promuovere la cooperazione istituzionale per lo sviluppo dei medesimi Corridoi, il coordinamento delle infrastrutture autostradali A22 Brennero-Modena e A4 Venezia-Trieste, A28 Portogruaro-Pordenone e raccordo Villesse-Gorizia è assicurato come segue:

a) le funzioni di concedente sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali hanno durata trentennale e sono stipulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa in data 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società in house, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

c) le convenzioni di cui alla lettera *b)* devono prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti.

2. A seguito dell'affidamento di cui al comma 4 del presente articolo, la società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data del predetto affidamento nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento delle rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi a quello di effettuazione dell'affidamento di cui al comma 4 del presente articolo. Le risorse versate dalla società Autobrennero Spa sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete ferroviaria italiana Spa. Le ulteriori quote annuali da accantonare ai sensi del medesimo articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 sono versate dal concessionario dell'infrastruttura A22 Brennero-Modena con le modalità di cui al periodo precedente entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento. Le risorse versate ai sensi del presente comma sono utilizzate per le finalità di cui al citato articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997, nell'ambito del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa.

3. A partire dalla data dell'affidamento di cui al comma 4, il concessionario subentrante dell'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena versa all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 15 dicembre di ciascun anno, l'importo di 160 milioni di euro per l'anno 2018 e di 70 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024 e comunque fino a concorrenza del valore di concessione, che non potrà essere complessivamente inferiore a 580 milioni di euro. Nella determinazione del valore di concessione, di cui al periodo precedente, sono in ogni caso considerate le somme già erogate dallo Stato per la realizzazione dell'infrastruttura.

4. Gli atti convenzionali di concessione sono stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i concessionari autostradali delle infrastrutture di cui al comma 1, dopo l'approvazione del CIPE, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione e comunque, con riferimento all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena, entro il 31 luglio 2021 e il versamento degli importi dovuti per l'anno 2020 e per gli anni precedenti dal concessionario subentrante della predetta infrastruttura ai sensi del comma 3 è effettuato per il 50 per cento entro il 30 giugno 2021 e per il restante 50 per cento entro il 30 aprile 2022. I medesimi concessionari mantengono tutti gli obblighi previsti a legislazione vigente.

5. All'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il terzo e il quarto periodo sono soppressi.».

— Si riporta l'articolo 183, del decreto legislativo 18 aprile, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 183 *(Finanza di progetto). —* 1. Per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, ivi inclusi quelli relativi alle strutture dedicate alla nautica da diporto, inseriti negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, ivi inclusi i Piani dei porti, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, le amministrazioni aggiudicatrici possono, in alternativa all'affidamento mediante concessione ai sensi della parte III, affidare una concessione ponendo a base di gara il progetto di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplino l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti. In ogni caso per le infrastrutture afferenti le opere in linea, è necessario che le relative proposte siano ricomprese negli strumenti di programmazione approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

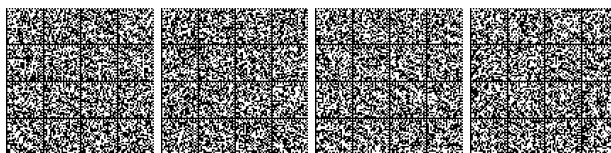
2. Il bando di gara è pubblicato con le modalità di cui all'articolo 72 ovvero di cui all'articolo 36, comma 9, secondo l'importo dei lavori, ponendo a base di gara il progetto di fattibilità predisposto dall'amministrazione aggiudicatrice. Il progetto di fattibilità da porre a base di gara è redatto dal personale delle amministrazioni aggiudicatrici in possesso dei requisiti soggettivi necessari per la sua predisposizione in funzione delle diverse professionalità coinvolte nell'approccio multidisciplinare proprio del progetto di fattibilità. In caso di carenza in organico di personale idoneamente qualificato, le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare la redazione del progetto di fattibilità a soggetti esterni, individuati con le procedure previste dal presente codice. Gli oneri connessi all'affidamento di attività a soggetti esterni possono essere ricompresi nel quadro economico dell'opera.

3. Il bando, oltre al contenuto previsto dall'allegato XXI specifica:

a) che l'amministrazione aggiudicatrice ha la possibilità di richiedere al promotore prescelto, di cui al comma 10, lettera *b)*, di apportare al progetto definitivo, da questi presentato, le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione del progetto, anche al fine del rilascio delle concessioni demaniali marittime, ove necessarie, e che, in tal caso, la concessione è aggiudicata al promotore solo successivamente all'accettazione, da parte di quest'ultimo, delle modifiche progettuali nonché del conseguente eventuale adeguamento del piano economico-finanziario;

b) che, in caso di mancata accettazione da parte del promotore di apportare modifiche al progetto definitivo, l'amministrazione ha facoltà di chiedere progressivamente ai concorrenti successivi in graduatoria l'accettazione delle modifiche da apportare al progetto definitivo presentato dal promotore alle stesse condizioni proposte al promotore e non accettate dallo stesso.

4. Le amministrazioni aggiudicatrici valutano le offerte presentate con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

5. Oltre a quanto previsto dall'articolo 95, l'esame delle proposte è esteso agli aspetti relativi alla qualità del progetto definitivo presentato, al valore economico e finanziario del piano e al contenuto della bozza di convenzione. Per quanto concerne le strutture dedicate alla nautica da diporto, l'esame e la valutazione delle proposte sono svolti anche con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta

a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica dell'area interessata, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione.

6. Il bando indica i criteri, secondo l'ordine di importanza loro attribuita, in base ai quali si procede alla valutazione comparativa tra le diverse proposte. La pubblicazione del bando, nel caso di strutture destinate alla, nautica da diporto, esaurisce gli oneri di pubblicità previsti per il rilascio della concessione demaniale marittima.

7. Il disciplinare di gara, richiamato espressamente nel bando, indica, in particolare, l'ubicazione e la descrizione dell'intervento da realizzare, la destinazione urbanistica, la consistenza, le tipologie del servizio da gestire, in modo da consentire che le proposte siano presentate secondo presupposti omogenei.

8. Alla procedura sono ammessi solo i soggetti in possesso dei requisiti per i concessionari, anche associando o consorziando altri soggetti, ferma restando l'assenza dei motivi di esclusione di cui all'articolo 80.

9. Le offerte devono contenere un progetto definitivo, una bozza di convenzione, un piano economico-finanziario asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso ed iscritte nell'elenco generale degli intermediari finanziari, ai sensi dell'articolo 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, nonché la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, e dare conto del preliminare coinvolgimento di uno o più istituti finanziatori nel progetto. Il piano economico-finanziario, oltre a prevedere il rimborso delle spese sostenute per la predisposizione del progetto di fattibilità posto a base di gara, comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. L'importo complessivo delle spese di cui al periodo precedente non può superare il 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dal progetto di fattibilità posto a base di gara. Nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto definitivo deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con propri decreti.

10. L'amministrazione aggiudicatrice:

a) prende in esame le offerte che sono pervenute nei termini indicati nel bando;

b) redige una graduatoria e nomina promotore il soggetto che ha presentato la migliore offerta; la nomina del promotore può aver luogo anche in presenza di una sola offerta;

c) pone in approvazione il progetto definitivo presentato dal promotore, con le modalità indicate all'articolo 27, anche al fine del successivo rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria. In tale fase è onere del promotore procedere alle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'approvazione del progetto, nonché a tutti gli adempimenti di legge anche ai fini della valutazione di impatto ambientale, senza che ciò comporti alcun compenso aggiuntivo, nè incremento delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte indicate nel piano finanziario;

d) quando il progetto non necessita di modifiche progettuali, procede direttamente alla stipula della concessione;

e) qualora il promotore non accetti di modificare il progetto, ha facoltà di richiedere progressivamente ai concorrenti successivi in graduatoria l'accettazione delle modifiche al progetto presentato dal promotore alle stesse condizioni proposte al promotore e non accettate dallo stesso.

11. La stipulazione del contratto di concessione può avvenire solamente a seguito della conclusione, con esito positivo, della procedura di approvazione del progetto definitivo e della accettazione delle modifiche progettuali da parte del promotore, ovvero del diverso concorrente aggiudicatario. Il rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria, avviene sulla base del progetto definitivo, redatto in conformità al progetto di fattibilità approvato.

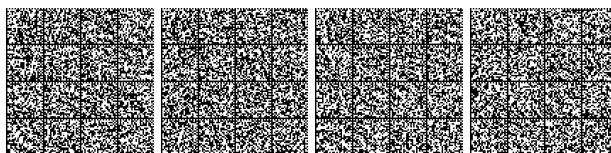
12. Nel caso in cui risulti aggiudicatario della concessione un soggetto diverso dal promotore, quest'ultimo ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese di cui al comma 9, terzo periodo.

13. Le offerte sono corredate dalla garanzia di cui all'articolo 93 e da un'ulteriore cauzione fissata dal bando in misura pari al 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dal progetto di fattibilità posto a base di gara. Il soggetto aggiudicatario è tenuto a prestare la cauzione definitiva di cui all'articolo 103. Dalla data di inizio dell'esercizio del servizio, da parte del concessionario è dovuta una cauzione a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla gestione dell'opera, da prestarsi nella misura del 10 per cento del costo annuo operativo di esercizio e con le modalità di cui all'articolo 103; la mancata presentazione di tale cauzione costituisce grave inadempimento contrattuale.

14. Si applicano, ove necessario, le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni.

15. Gli operatori economici possono presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, incluse le strutture dedicate alla nautica da diporto, anche se presenti negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente. La proposta contiene un progetto di fattibilità, una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui al comma 9, primo periodo, e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione. Nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto di fattibilità deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori e del quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto e i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con propri decreti. Il piano economico-finanziario comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione della proposta, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. La proposta è corredata dalle autodichiarazioni relative al possesso dei requisiti di cui al comma 17, dalla cauzione di cui all'articolo 93, e dall'impegno a prestare una cauzione nella misura dell'importo di cui al comma 9, terzo periodo, nel caso di indizione di gara. L'amministrazione aggiudicatrice valuta, entro il termine perentorio di tre mesi, la fattibilità della proposta. A tal fine l'amministrazione aggiudicatrice può invitare il proponente ad apportare al progetto di fattibilità le modifiche necessarie per la sua approvazione. Se il proponente non apporta le modifiche richieste, la proposta non può essere valutata positivamente. Il progetto di fattibilità eventualmente modificato, qualora non sia già presente negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, è inserito in tali strumenti di programmazione ed è posto in approvazione con le modalità previste per l'approvazione di progetti; il proponente è tenuto ad apportare le eventuali ulteriori modifiche chieste in sede di approvazione del progetto; in difetto, il progetto si intende non approvato. Il progetto di fattibilità approvato è posto a base di gara, alla quale è invitato il proponente. Nel bando l'amministrazione aggiudicatrice può chiedere ai concorrenti, compreso il proponente, la presentazione di eventuali varianti al progetto. Nel bando è specificato che il promotore può esercitare il diritto di prelazione. I concorrenti, compreso il promotore, devono essere in possesso dei requisiti di cui al comma 8, e presentare un'offerta contenente una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato da uno dei soggetti di cui al comma 9, primo periodo, la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, nonché le eventuali varianti al progetto di fattibilità; si applicano i commi 4, 5, 6, 7 e 13. Se il promotore non risulta aggiudicatario, può esercitare, entro quindici giorni dalla comunicazione dell'aggiudicazione, il diritto di prelazione e divenire aggiudicatario se dichiara di impegnarsi ad adempiere alle obbligazioni contrattuali alle medesime condizioni offerte dall'aggiudicatario. Se il promotore non risulta aggiudicatario e non esercita la prelazione ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese per la predisposizione della proposta nei limiti indicati; nel comma 9. Se il promotore esercita la prelazione, l'originario aggiudicatario ha diritto al pagamento, a carico del promotore, dell'importo delle spese per la predisposizione dell'offerta nei limiti di cui al comma 9.

16. La proposta di cui al comma 15, primo periodo, può riguardare, in alternativa alla concessione, tutti i contratti di partenariato pubblico privato.

17. Possono presentare le proposte di cui al comma 15, primo periodo, i soggetti in possesso dei requisiti di cui al comma 8, nonché i soggetti con i requisiti per partecipare a procedure di affidamento di contratti pubblici anche per servizi di progettazione eventualmente associati o consorziati con enti finanziatori e con gestori di servizi. La

realizzazione di lavori pubblici o di pubblica utilità rientra tra i settori ammessi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c-*bis*), del decreto legislativo 17 maggio 1999, n. 153. Le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, nell'ambito degli scopi di utilità sociale e di promozione dello sviluppo economico dalle stesse perseguiti, possono aggregarsi alla presentazione di proposte di realizzazione di lavori pubblici di cui al comma 1, ferma restando la loro autonomia decisionale.

17-*bis*. Gli investitori istituzionali indicati nell'elenco riportato all'articolo 32, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, nonché i soggetti di cui all'articolo 2, numero 3), del regolamento (UE) 2015/1017 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2015, secondo quanto previsto nella comunicazione (COM(2015) 361 final) della Commissione del 22 luglio 2015, possono presentare le proposte di cui al comma 15, primo periodo, associati o consorziati, qualora privi dei requisiti tecnici, con soggetti in possesso dei requisiti per partecipare a procedure di affidamento di contratti pubblici per servizi di progettazione.

18. Al fine di assicurare adeguati livelli di bancabilità e il coinvolgimento del sistema bancario nell'operazione, si applicano in quanto compatibili le disposizioni contenute all'articolo 185.

19. Limitatamente alle ipotesi di cui i commi 15 e 17, i soggetti che hanno presentato le proposte possono recedere dalla composizione dei proponenti in ogni fase della procedura fino alla pubblicazione del bando di gara purché tale recesso non faccia venir meno la presenza dei requisiti per la qualificazione. In ogni caso, la mancanza dei requisiti in capo a singoli soggetti comporta l'esclusione dei soggetti medesimi senza inficiare la validità della proposta, a condizione che i restanti componenti posseggano i requisiti necessari per la qualificazione.

20. Ai sensi dell'articolo 2 del presente codice, per quanto attiene alle strutture dedicate alla nautica da diporto, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano adeguano la propria normativa ai principi previsti dal presente articolo.».

— Si riporta l'articolo 13-*bis*, commi 2 e 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili), come modificato dalla presente legge:

«Art. 13-*bis (Disposizioni in materia di concessioni autostradali)*. — (*Omissis*)

2. La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi. Le risorse versate dalla società Autobrennero Spa sono riassegnate allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e trasferite alla società Rete ferroviaria italiana Spa. Le ulteriori quote annuali da accantonare ai sensi del medesimo articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997 sono versate dal concessionario dell'infrastruttura A22 Brennero-Modena con le modalità di cui al periodo precedente entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento. Le risorse versate ai sensi del presente comma sono utilizzate per le finalità di cui al citato articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997, nell'ambito del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa.

(*Omissis*)

4. Gli atti convenzionali di concessione sono stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i concessionari autostradali delle infrastrutture di cui al comma 1, dopo l'approvazione del CIPE, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti sullo schema di convenzione e comunque, con riferimento all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena, *entro il 15 dicembre 2021* e il versamento degli importi dovuti per l'anno 2020 e per gli anni precedenti dal concessionario subentrante della predetta infrastruttura ai sensi del comma 3 è effettuato per il 50 per cento *entro il 21 dicembre 2021* e per il restante 50 per cento entro il 30 aprile 2022. I medesimi concessionari mantengono tutti gli obblighi previsti a legislazione vigente.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 9-tricies semel, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, (Disposizioni urgenti per l'accelerazione e il completamento delle ricostruzioni in corso nei territori colpiti da eventi sismici), convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, come modificato dalla presente legge:

«Art. 9-tricies semel *(Sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25)*. — 1. Nelle more della procedura di cui all'articolo 1, comma 183, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, dal 1° gennaio 2019 al *31 dicembre 2021* e comunque non successivamente alla conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale concessione delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del *31 dicembre 2021*, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25, anche al fine di mitigare gli effetti sugli utenti. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 35, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 (Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica):

«Art. 35 *(Disposizioni in materia di concessioni autostradali)*. — 1. In caso di revoca, di decadenza o di risoluzione di concessioni di strade o di autostrade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, nelle more dello svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento a nuovo concessionario, per il tempo strettamente necessario alla sua individuazione, ANAS S.p.a., in attuazione dell'articolo 36, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, può assumere la gestione delle medesime, nonché svolgere le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e quelle di investimento finalizzate alla loro riqualificazione o adeguamento. Sono fatte salve le eventuali disposizioni convenzionali che escludano il riconoscimento di indennizzi in caso di estinzione anticipata del rapporto concessorio, ed è fatta salva la possibilità per ANAS S.p.a., ai fini dello svolgimento delle attività di cui al primo periodo, di acquistare gli eventuali progetti elaborati dal concessionario previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati l'oggetto e le modalità di svolgimento della gestione provvisoria assegnata ad ANAS S.p.a. Qualora l'estinzione della concessione derivi da inadempimento del concessionario si applica l'articolo 176, comma 4, lettera *a)* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche in sostituzione delle eventuali clausole convenzionali, sostanziali e procedurali, difformi, anche se approvate per legge, da intendersi come nulle ai sensi dell'articolo 1419, secondo comma, del codice civile, senza che possa operare, per effetto della presente disposizione, alcuna risoluzione di diritto. L'efficacia del provvedimento di revoca, decadenza o risoluzione della concessione non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dal citato articolo 176, comma 4, lettera *a)*.

1-*bis*. All'articolo 1, comma 1078, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, il primo periodo è sostituito dal seguente: «Le province e le città metropolitane certificano l'avvenuta realizzazione degli interventi di cui al comma 1076 entro il 31 dicembre 2020, per gli interventi realizzati nel 2018 e nel 2019, ed entro il 31 dicembre successivo all'anno di riferimento, per gli interventi realizzati dal 2020 al 2023, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

1-*ter*. L'articolo 9 della legge 12 agosto 1982, n. 531, è abrogato. Conseguentemente, fino al 31 ottobre 2028, la Società Autostrada tirrenica Spa, in forza della convenzione unica stipulata in data 11 marzo 2009, provvede esclusivamente alla gestione delle sole tratte autostradali relative al collegamento autostradale A12 Livorno-Grosseto-Civitavecchia, aperte al traffico alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società Autostrada tirrenica Spa procedono alla revisione della predetta convenzione unica tenendo conto delle vigenti disposizioni in materia di contratti pubblici nonché di quanto disposto dal primo periodo del presente comma, in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le tratte diverse da quelle previste dal secondo periodo sono assegnate, all'esito del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo, alla società ANAS Spa che provvede altresì alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San

Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 - Aurelia, nei limiti delle risorse che si renderanno disponibili a tale fine nell'ambito del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025. Per la progettazione ed esecuzione dell'intervento viario di cui al precedente periodo, a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di programma relativo al periodo 2021-2025 e fino al completamento dei lavori, l'amministratore delegato *pro tempore* della società ANAS Spa è nominato commissario straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Al commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza e indennità comunque denominate.».

— Si riporta l'articolo 2578 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 262 (Approvazione del testo del codice civile):

«Art. 2578 *(Progetti di lavori).* — All'autore di progetti di lavori di ingegneria o di altri lavori analoghi che costituiscono soluzioni originali di problemi tecnici, compete, oltre il diritto esclusivo di riproduzione dei piani e disegni dei progetti medesimi, il diritto di ottenere un equo compenso [c.c. 2579] da coloro che eseguono il progetto tecnico a scopo di lucro senza il suo consenso.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2007):

«Art. 1. — 1016. I fondi di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni, destinati al cofinanziamento delle opere di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, possono essere utilizzati per il finanziamento parziale dell'opera intera, con le stesse modalità contabili e di rendicontazione previste per i fondi stanziati ai sensi della citata legge n. 443 del 2001. Per il completamento del programma degli interventi di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, è autorizzata una spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, destinata alla realizzazione di completamenti delle opere in corso di realizzazione. Il Ministero dei trasporti provvede, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, ad un piano di riparto di tali risorse, valutando le esigenze più valide ed urgenti in tema di trasporto".»

— Si riporta l'articolo 5 del decreto legislativo 19 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 5 *(Principi comuni in materia di esclusione per concessioni, appalti pubblici e accordi tra enti e amministrazioni aggiudicatrici nell'ambito del settore pubblico).* — 1. Una concessione o un appalto pubblico, nei settori ordinari o speciali, aggiudicati da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato, non rientra nell'ambito di applicazione del presente codice quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;

b) oltre l'80 per cento delle attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore di cui trattasi;

c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati le quali non comportano controllo o potere di veto previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

2. Un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore esercita su una persona giuridica un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi ai sensi del comma 1, lettera *a)*, qualora essa eserciti un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata. Tale controllo può anche essere esercitato da una persona giuridica diversa, a sua volta controllata allo stesso modo dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore.

3. Il presente codice non si applica anche quando una persona giuridica controllata che è un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore, aggiudica un appalto o una concessione alla propria amministrazione aggiudicatrice o all'ente aggiudicatore controllante o ad un altro soggetto giuridico controllato dalla stessa amministrazione aggiudicatrice o ente aggiudicatore, a condizione che nella persona giuridica alla quale viene aggiudicato l'appalto pubblico non vi sia alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportano controllo o potere di veto prescritte dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

4. Un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore può aggiudicare un appalto pubblico o una concessione senza applicare il presente codice qualora ricorrano le condizioni di cui al comma 1, anche in caso di controllo congiunto.

5. Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano su una persona giuridica un controllo congiunto quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti;

b) tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;

c) la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti.

6. Un accordo concluso esclusivamente tra due o più amministrazioni aggiudicatrici non rientra nell'ambito di applicazione del presente codice, quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) l'accordo stabilisce o realizza una cooperazione tra le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti, finalizzata a garantire che i servizi pubblici che essi sono tenuti a svolgere siano prestati nell'ottica di conseguire gli obiettivi che essi hanno in comune;

b) l'attuazione di tale cooperazione è retta esclusivamente da considerazioni inerenti all'interesse pubblico;

c) le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti svolgono sul mercato aperto meno del 20 per cento delle attività interessate dalla cooperazione.

7. Per determinare la percentuale delle attività di cui al comma 1, lettera *b)*, e al comma 6, lettera *c)*, si prende in considerazione il fatturato totale medio, o una idonea misura alternativa basata sull'attività, quale i costi sostenuti dalla persona giuridica o amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore nei settori dei servizi, delle forniture e dei lavori per i tre anni precedenti l'aggiudicazione dell'appalto o della concessione.

8. Se, a causa della data di costituzione o di inizio dell'attività della persona giuridica o amministrazione aggiudicatrice o ente aggiudicatore, ovvero a causa della riorganizzazione delle sue attività, il fatturato o la misura alternativa basata sull'attività, quali i costi, non è disponibile per i tre anni precedenti o non è più pertinente, è sufficiente dimostrare, segnatamente in base a proiezioni dell'attività, che la misura dell'attività è credibile.

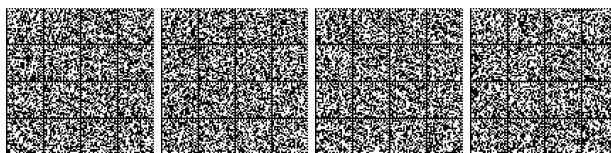
9. Nei casi in cui le norme vigenti consentono la costituzione di società miste per la realizzazione e gestione di un'opera pubblica o per l'organizzazione e la gestione di un servizio di interesse generale, la scelta del socio privato avviene con procedure di evidenza pubblica.».

— Il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'8 settembre 2016, n. 210.

— Si riporta l'articolo 2389 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 262 (Approvazione del testo del codice civile):

«Art. 2389 *(Compensi degli amministratori).* — I compensi spettanti ai membri del consiglio di amministrazione e del comitato esecutivo sono stabiliti all'atto della nomina o dall'assemblea [c.c. 2364, n. 3].

Essi possono essere costituiti in tutto o in parte da partecipazioni agli utili [c.c. 2431] o dall'attribuzione del diritto di sottoscrivere a prezzo predeterminato azioni di futura emissione.

La rimunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche in conformità dello statuto è stabilita dal consiglio di amministrazione, sentito il parere del collegio sindacale. Se lo statuto lo prevede, l'assemblea può determinare un importo complessivo per la remunerazione di tutti gli amministratori, inclusi quelli investiti di particolari cariche.».

— Si riporta il testo dell'articolo 23-*bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici):

«Art. 23-*bis (Compensi per gli amministratori e per i dipendenti delle società controllate dalle pubbliche amministrazioni).* — 1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 19, comma 6, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 30 aprile 2016, sentita la Conferenza unificata per i profili di competenza, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, per le società direttamente o indirettamente controllate da amministrazioni dello Stato e dalle altre amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, ad esclusione delle società emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati e loro controllate, sono definiti indicatori dimensionali quantitativi e qualitativi al fine di individuare fino a cinque fasce per la classificazione delle suddette società. Per ciascuna fascia è determinato, in proporzione, il limite dei compensi massimi al quale i consigli di amministrazione di dette società devono fare riferimento, secondo criteri oggettivi e trasparenti, per la determinazione del trattamento economico annuo onnicomprensivo da corrispondere agli amministratori, ai dirigenti e ai dipendenti, che non potrà comunque eccedere il limite massimo di euro 240.000 annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del beneficiario, tenuto conto anche dei compensi corrisposti da altre pubbliche amministrazioni. Le società di cui al primo periodo verificano il rispetto del limite massimo del trattamento economico annuo onnicomprensivo dei propri amministratori e dipendenti fissato con il decreto di cui al presente comma. Sono in ogni caso fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari che prevedono limiti ai compensi inferiori a quelli previsti dal decreto di cui al presente comma.

2. In considerazione di mutamenti di mercato e in relazione al tasso di inflazione programmato, nel rispetto degli obiettivi di contenimento della spesa pubblica, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze si provvede a rideterminare, almeno ogni tre anni, le fasce di classificazione e l'importo massimo di cui al comma 1.

3. Gli emolumenti determinati ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, possono includere una componente variabile che non può risultare inferiore al 30 per cento della componente fissa e che è corrisposta in misura proporzionale al grado di raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici, determinati preventivamente dal consiglio di amministrazione. Il Consiglio di amministrazione riferisce all'assemblea convocata ai sensi dell'articolo 2364, secondo comma, del codice civile, in merito alla politica adottata in materia di retribuzione degli amministratori con deleghe, anche in termini di conseguimento degli obiettivi agli stessi affidati con riferimento alla parte variabile della stessa retribuzione.

4. Nella determinazione degli emolumenti da corrispondere, ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, i consigli di amministrazione delle società non quotate, controllate dalle società di cui al comma 1 del presente articolo, non possono superare il limite massimo indicato dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al predetto comma 1 per la società controllante e, comunque, quello di cui al comma 5-*bis* e devono in ogni caso attenersi ai medesimi principi di oggettività e trasparenza.

5. Il decreto di cui al comma 1 è sottoposto alla registrazione della Corte dei conti.

5-*bis*. – 5-*sexies*.».

— Il decreto legislativo 18 aprile, n. 50 (Codice dei contratti pubblici) è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale19 aprile 2016, n. 91, S.O.

— Si riporta l'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), come modificato dalla presente legge:

«Art. 49 *(Disposizioni urgenti in materia di riordino di società).* — 1. Con l'obiettivo di rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale, ANAS S.p.A. sviluppa le opportune sinergie con il gruppo Ferrovie dello Stato, anche attraverso appositi contratti e convenzioni al fine di realizzare, tra l'altro, un incremento degli investimenti nel 2017 di almeno il 10 per cento rispetto al 2016 ed un ulteriore incremento di almeno il 10 per cento nel 2018.

2. Al fine di realizzare una proficua allocazione delle partecipazioni pubbliche facenti capo al Ministero dell'economia e delle finanze in ambiti industriali omogenei, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dal verificarsi delle condizioni di cui al comma 3, trasferisce, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea, alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. le azioni della società ANAS S.p.A. mediante aumento di capitale della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. tramite conferimento in natura. L'aumento di capitale è realizzato per un importo corrispondente al patrimonio netto di ANAS S.p.A. risultante da una situazione patrimoniale approvata dal Consiglio di amministrazione della società e riferita ad una data non anteriore a quattro mesi dal conferimento. Pertanto, all'operazione di trasferimento non si applicano gli articoli 2343, 2343-*ter*, 2343-*quater*, nonché l'articolo 2441 del codice civile. Tutti gli atti e le operazioni posti in essere per il trasferimento di ANAS S.p.A. in Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta e da tasse.

3. Il trasferimento di cui al comma 2 è subordinato alle seguenti condizioni:

a) perfezionamento del Contratto di Programma 2016/2020 tra lo Stato e ANAS S.p.A. secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208;

b) acquisizione di una perizia giurata di stima da cui risulti l'adeguatezza dei fondi stanziati nel bilancio ANAS, anche considerato quanto disposto dai commi 7 e 8, rispetto al valore del contenzioso giudiziale in essere; il perito incaricato viene nominato da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. nell'ambito di una terna di esperti proposta dal Ministero dell'economia e delle finanze;

b-*bis*) l'assenza di effetti negativi sui saldi di finanza pubblica rilevanti ai fini degli impegni assunti in sede europea, verificata dal Ministero dell'economia e delle finanze.

4. Ad esito del trasferimento di cui al comma 2, restano in capo ad ANAS S.p.A. le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati.

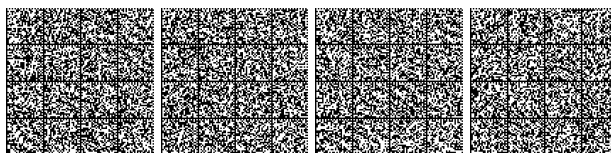
5. Intervenuto il trasferimento della partecipazione detenuta dallo Stato in ANAS S.p.A., qualsiasi deliberazione o atto avente ad oggetto il trasferimento di ANAS S.p.A. o operazioni societarie straordinarie sul capitale della società è oggetto di preventiva autorizzazione del Ministro dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Alla data di trasferimento della partecipazione detenuta dallo Stato in ANAS S.p.A., all'articolo 7, comma 4, del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, al terzo periodo dopo le parole: "successive modifiche" le parole: "dello statuto o" sono soppresse e il comma 6 del medesimo articolo 7 è abrogato.

*6-*bis. *La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

7. ANAS S.p.A. è autorizzata per gli anni dal 2017 al 2022, nei limiti delle risorse di cui al comma 8, a definire, mediante la sottoscrizione di accordi bonari e/o transazioni giudiziali e stragiudiziali, le controversie con le imprese appaltatrici derivanti dall'iscrizione di riserve o da richieste di risarcimento, laddove sussistano i presupposti e le condizioni di cui agli articoli 205 e 208 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e con le modalità ivi previste, previa valutazione della convenienza economica di ciascuna operazione da parte della Società stessa.

7-*bis*. L'Autorità nazionale anticorruzione verifica in via preventiva, ai sensi dell'articolo 213, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la correttezza della procedura adottata dall'ANAS per la definizione degli accordi bonari e delle transazioni di cui ai commi 7 e 7-*ter*. Le modalità di svolgimento della verifica preventiva sono definite in apposita convenzione stipulata tra l'Anas S.p.A. e l'Autorità nazionale anticorruzione nella quale è individuata anche la documentazione oggetto di verifica.

7-*ter*. ANAS S.p.a. è autorizzata nei limiti previsti ai commi 7 e 8 a definire mediante transazioni giudiziali e stragiudiziali le controversie con i contraenti generali derivanti da richieste di risarcimento laddove sussistano i presupposti e le condizioni di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, previa valutazione della convenienza economica di ciascuna operazione da parte della società stessa.

8. La quota dei contributi quindicennali assegnati con le delibere CIPE nn. 96/2002, 14/2004 e 95/2004 pubblicate, rispettivamente, nella *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 6 febbraio 2003, n. 304 del 29 dicembre 2004 e n. 147 del 27 giugno 2005, non utilizzati ed eccedenti il fabbisogno risultante dalla realizzazione degli interventi di cui alle predette delibere, nel limite complessivo di 700 milioni di euro, è destinata, con esclusione delle somme cadute in perenzione, alle finalità di cui ai commi 7 e 7-*ter*. Il CIPE individua le risorse annuali effettivamente disponibili in relazione al quadro aggiornato delle opere concluse da destinare alle predette finalità, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica.

9. All'articolo 3 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, i commi 115, 116, 117, 118 e 119, sono abrogati.

10. All'articolo 44 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il comma 5 è abrogato.

11. Al fine di favorire l'attuazione del presente articolo, non si applicano ad ANAS S.p.A., a decorrere dal trasferimento di cui al comma 2, le norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, fermo restando, finché l'ANAS risulti compresa nel suddetto elenco dell'ISTAT, l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

12. Nelle more del perfezionamento del contratto di programma ANAS 2016-2020, ai sensi dell'articolo 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare la società ANAS S.p.A., nel limite del 5% delle risorse complessivamente finalizzate al contratto dalla medesima legge n. 208 del 2015, ad effettuare la progettazione di interventi nonché, nel limite di un ulteriore 15% delle medesime risorse, a svolgere attività di manutenzione straordinaria della rete stradale nazionale. Le attività svolte ai sensi del presente articolo devono essere distintamente indicate nel Contratto di programma 2016-2020 e le relative spese sostenute devono essere rendicontate secondo le modalità previste per il "Fondo Unico ANAS", come definite dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 869, della legge 28 dicembre 2015, n. 208. Nell'ambito delle attività di manutenzione straordinaria della rete stradale nazionale, la società ANAS S.p.A. ha particolare riguardo alla verifica dell'idoneità statica e all'esecuzione di opere per la messa in sicurezza statica di ponti, viadotti, cavalcavia e strutture similari.

12-*bis*. All'articolo 1, comma 1025, quarto periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, le parole: "ad integrazione delle risorse già stanziate a tale scopo, per gli interventi di completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria attuativi delle deliberazioni adottate dal CIPE, ai sensi della legislazione vigente" sono sostituite dalle seguenti: "ad integrazione delle risorse già stanziate e comprese nell'ambito del contratto di programma ANAS Spa 2016-2020".».

— Si riporta l'articolo 1, comma 870, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge di stabilità 2016), come modificato dalla presente legge:

«870. Il contratto di programma tra l'ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha durata quinquennale e riguarda le attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio nella diretta gestione dell'ANAS Spa nonché di servizi di interconnessione, decongestione, salvaguardia e sicurezza del traffico che l'ANAS Spa garantisce in tutto il territorio nazionale. Il contratto di programma *individua le opere da realizzare e i servizi da rendere* sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale. Il contratto di programma stabilisce, altresì, gli standard qualitativi e le priorità, il cronoprogramma di realizzazione delle opere, le sanzioni e le modalità di verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Lo schema di contratto di programma è approvato dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze per quanto attiene agli aspetti finanziari.».

— Si riporta l'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 (Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica), come modificato dalla presente legge:

«Art. 13 *(Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti)*. — 1. All'articolo 47, comma 11-*quinquies*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: «La dotazione del Fondo è incrementata di 100.000 euro per l'anno 2020 e di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, destinati alla formazione delle altre figure professionali addette alla circolazione ferroviaria».

2. All'onere derivante dal comma 1, pari a 100.000 euro per l'anno 2020 e a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

3. Per i concessionari il cui periodo regolatorio quinquennale è pervenuto a scadenza, il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali *relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio* è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018, dall'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Entro il 30 marzo 2020 i concessionari presentano al Concedente le proposte di aggiornamento dei piani economico finanziari, riformulate ai sensi della predetta normativa, che annullano e sostituiscono ogni precedente proposta di aggiornamento. L'aggiornamento dei piani economici finanziari presentati nel termine del 30 marzo 2020 è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021.

4. All'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: «per gli anni 2017, 2018 e 2019» sono sostituite dalle seguenti: «per gli anni dal 2017 al 2022»;

b) al comma 7-*bis*, primo periodo, le parole: «al comma 7», sono sostituite dalle seguenti: «ai commi 7 e 7-*ter*»;

c) dopo il comma 7-*bis* è inserito il seguente:

«7-*ter*. ANAS S.p.a. è autorizzata nei limiti previsti ai commi 7 e 8 a definire mediante transazioni giudiziali e stragiudiziali le controversie con i contraenti generali derivanti da richieste di risarcimento laddove sussistano i presupposti e le condizioni di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, previa valutazione della convenienza economica di ciascuna operazione da parte della società stessa.»;

d) al comma 8, primo periodo, le parole: «alle finalità di cui al comma 7» sono sostituite dalle seguenti: «alle finalità di cui ai commi 7 e 7-*ter*».

5. (*Abrogato*).

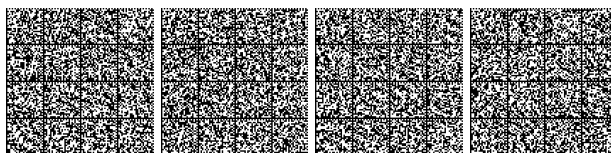
5-*bis*. All'articolo 5, comma 5, secondo periodo, del decreto legislativo 17 ottobre 2016, n. 201, le parole: «31 dicembre 2020» sono sostituite dalle seguenti: «31 marzo 2021».

5-*ter*. All'articolo 9, comma 2, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, le parole: «31 ottobre 2020». ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2021».

5-*quater*. Il termine per l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 39, comma 1, lettera *b)*, del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, relative all'obbligo della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, fissato al 1° gennaio 2020 dall'articolo 1, comma 1, della legge 24 luglio 2019, n. 73, è differito al 1° gennaio 2021. A tale fine, all'articolo 39, comma 1, lettera *b)*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005, le parole: «a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi» sono sostituite dalle seguenti: «a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi».

5-*quinquies*. All'articolo 1, comma 460, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «A decorrere dal 1° aprile 2020 le risorse non utilizzate ai sensi del primo periodo possono essere altresì utilizzate per promuovere la predisposizione di programmi diretti al completamento delle infrastrutture e delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria dei piani di zona esistenti, fermo restando l'obbligo dei comuni di porre in essere tutte le iniziative necessarie per ottenere l'adempimento, anche per equivalente, delle obbligazioni assunte nelle apposite convenzioni o atti d'obbligo da parte degli operatori».

5-*sexies*. In relazione agli immobili costruiti secondo la normativa prevista per l'edilizia agevolata, a partire dall'avvio del proce-

dimento di decadenza dalla convenzione da parte del comune, ovvero dall'avvio del procedimento di revoca del finanziamento pubblico da parte della regione, ovvero dalla richiesta di rinvio a giudizio in un procedimento penale, può essere disposta la sospensione del procedimento di sfratto mediante provvedimento assunto da parte dell'autorità giudiziaria competente.

5-*septies*. Al terzo periodo del comma 7 dell'articolo 12 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, le parole: «31 dicembre 2019» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2022».

5-*octies*. Le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per la manutenzione e per l'eventuale potenziamento della linea si provvede secondo le modalità e con le risorse previste nei contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.».

— Si riporta l'articolo 36, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria), come modificato dalla presente legge:

«Art. 36 *(Disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A.)*. — 1. A decorrere dal 1° gennaio 2012 è istituita, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con sede in Roma, l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali. Il potere di indirizzo, di vigilanza e di controllo sull'Agenzia è esercitato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; in ordine alle attività di cui al comma 2, il potere di indirizzo e di controllo è esercitato, quanto ai profili finanziari, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. L'incarico di direttore generale, nonché quello di componente del comitato direttivo e del collegio dei revisori dell'Agenzia ha la durata di tre anni.

2. L'Agenzia svolge i seguenti compiti e attività ferme restando le competenze e le procedure previste a legislazione vigente per l'approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali e di regolazione tariffaria nel settore autostradale e nei limiti delle risorse disponibili agli specifici scopi:

a) proposta di programmazione della costruzione di nuove strade statali, della costruzione di nuove autostrade, in concessione;

b) quale amministrazione concedente:

1) selezione dei concessionari autostradali e relativa aggiudicazione;

2) vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, inclusa la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e il controllo della gestione delle autostrade il cui esercizio è dato in concessione;

3);

4) si avvale, nell'espletamento delle proprie funzioni, delle società miste regionali Autostrade del Lazio S.p.A., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A., relativamente alle infrastrutture autostradali, assentite o da assentire in concessione, di rilevanza regionale;

c) approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete autostradale di interesse nazionale, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità;

d) proposta di programmazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

e) proposta in ordine alla regolazione e variazioni tariffarie per le concessioni autostradali secondo i criteri e le metodologie stabiliti dalla competente Autorità di regolazione, alla quale è demandata la loro successiva approvazione;

f) vigilanza sull'attuazione, da parte dei concessionari, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica; vigilanza sull'adozione, da parte dei concessionari, dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade ed autostrade medesime;

g) effettuazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;

h) effettuazione, a pagamento, di consulenze e progettazioni per conto di altre amministrazioni od enti italiani e stranieri.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2012 Anas S.p.A. provvede, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, esclusivamente a:

a) costruire e gestire le strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, e le autostrade statali, incassandone tutte le entrate relative al loro utilizzo, nonché alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;

b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

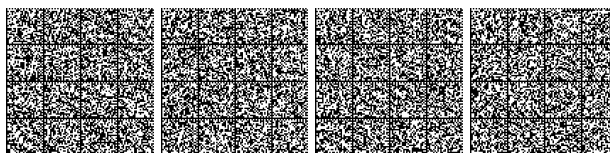
c) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;

d) espletare, mediante il proprio personale, i compiti di cui al comma 3 dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e all'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nonché svolgere le attività di cui all'articolo 2, comma 1, lettere *f)*, *g)*, *h)* ed *i)*, del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143;

d-*bis*) approvare i progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, non sottoposta a pedaggio e in gestione diretta, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità.

3-*bis*. Per le attività di investimento di cui al comma 3, lettere *a)*, *b)* e *c)*, è riconosciuta ad ANAS s.p.a. una quota non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015. *Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi.*

4. Entro la data del 30 settembre 2012, l'Agenzia subentra ad Anas s.p.a. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data. A decorrere dalla medesima data in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari di cui al comma 2, lettera *b)*, il riferimento fatto ad Anas s.p.a., quale ente concedente, deve intendersi sostituito, ovunque ripetuto, con il riferimento all'Agenzia di cui al comma 1.

5. Relativamente alle attività e ai compiti di cui al comma 2, l'Agenzia esercita ogni competenza già attribuita in materia all'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali e ad altri uffici di Anas s.p.a. ovvero ad uffici di amministrazioni dello Stato, i quali sono conseguentemente soppressi a decorrere dal 1° gennaio 2012. Il personale degli uffici soppressi con rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in servizio alla data del 31 maggio 2012, è trasferito all'Agenzia, per formarne il relativo ruolo organico. All'Agenzia sono altresì trasferite le risorse finanziarie previste per detto personale a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, nonché le risorse di cui all'articolo 1, comma 1020, della legge n. 296 del 2006, già finalizzate, in via prioritaria, alla vigilanza sulle concessionarie autostradali nei limiti delle esigenze di copertura delle spese di funzionamento dell'Agenzia. Al personale trasferito si applica la disciplina dei contratti collettivi nazionali relativi al comparto Ministeri e dell'Area I della dirigenza. Il personale trasferito mantiene il trattamento economico fondamentale ed accessorio, limitatamente alle voci fisse e continuative, corrisposto al momento del trasferimento, nonché l'inquadramento previdenziale. Nel caso in cui il predetto trattamento economico risulti più elevato rispetto a quello previsto è attribuito per la differenza un assegno ad personam riassorbibile con i successivi miglioramenti economici a qualsiasi titolo conseguiti. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione si procede alla individuazione delle unità di personale da trasferire

all'Agenzia e alla riduzione delle dotazioni organiche e delle strutture delle amministrazioni interessate al trasferimento delle funzioni in misura corrispondente al personale effettivamente trasferito. Con lo stesso decreto è stabilita un'apposita tabella di corrispondenza tra le qualifiche e le posizioni economiche del personale assegnato all'Agenzia.

6. Entro il 30 giugno 2013 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Anas s.p.a. sottoscrivono la convenzione in funzione delle modificazioni conseguenti alle disposizioni di cui ai commi da 1 a 5, da approvarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

7. - 7-*bis*.

8. Entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, in deroga a quanto previsto dallo statuto di Anas S.p.A., nonché dalle disposizioni in materia contenute nel codice civile, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provvede alla nomina di un amministratore unico della suddetta società, al quale sono conferiti i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria ivi incluse tutte le attività occorrenti per la individuazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali di Anas s.p.a. che confluiscono, a decorrere dal 1° gennaio 2012, nell'Agenzia di cui al comma 1. Il consiglio di amministrazione di Anas S.p.A. in carica alla data di entrata in vigore del presente decreto decade con effetto dalla data di adozione del citato decreto del Ministro dell'economia e delle finanze. La revoca disposta ai sensi del presente comma integra gli estremi della giusta causa di cui all'articolo 2383, terzo comma, del codice civile e non comporta, pertanto, il diritto dei componenti revocati al risarcimento di cui alla medesima disposizione.

9. L'organo amministrativo provvede altresì alla riorganizzazione delle residue risorse di Anas s.p.a. nonché alla predisposizione del nuovo statuto della società che, entro il 30 novembre 2013, è approvato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Entro 30 giorni dalla data di approvazione da parte dell'assemblea del bilancio per l'esercizio 2012, viene convocata l'assemblea di Anas s.p.a. per la ricostituzione del consiglio di amministrazione.

10. L'articolo 1, comma 1023, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è abrogato.

10-*bis*. Il comma 12 dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«12. Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nelle autorizzazioni previste dal presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.376,55 a euro 13.765,50 in via solidale con il soggetto pubblicizzato».".

— Si riporta l'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14 (Istituzione dell'Albo degli amministratori giudiziari, a norma dell'articolo 2, comma 13, della legge 15 luglio 2009, n. 94):

«Art. 8 *(Compensi degli amministratori giudiziari)*. — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanare su proposta del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera *b)*, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite le modalità di calcolo e liquidazione dei compensi degli amministratori giudiziari.

2. Il decreto di cui al comma 1 è emanato sulla base delle seguenti norme di principio:

a) previsione di tabelle differenziate per singoli beni o complessi di beni, e per i beni costituiti in azienda;

b) previsione che, nel caso in cui siano oggetto di sequestro o confisca patrimoni misti, che comprendano sia singoli beni o complessi di beni sia beni costituiti in azienda, si applichi il criterio della prevalenza, con riferimento alla gestione più onerosa, maggiorato di una percentuale da definirsi per ogni altra tipologia di gestione meno onerosa;

c) previsione che il compenso sia comunque stabilito sulla base di scaglioni commisurati al valore dei beni o dei beni costituiti in azienda, quale risultante dalla relazione di stima redatta dall'amministratore giudiziario, ovvero al reddito prodotto dai beni;

d) previsione che il compenso possa essere aumentato o diminuito, su proposta del giudice delegato, nell'ambito di percentuali da definirsi e comunque non eccedenti il 50 per cento, sulla base dei seguenti elementi:

1) complessità dell'incarico o concrete difficoltà di gestione;

2) possibilità di usufruire di coadiutori;

3) necessità e frequenza dei controlli esercitati;

4) qualità dell'opera prestata e dei risultati ottenuti;

5) sollecitudine con cui sono state condotte le attività di amministrazione;

e) previsione della possibilità di ulteriore maggiorazione a fronte di amministrazioni estremamente complesse, ovvero di eccezionale valore del patrimonio o dei beni costituiti in azienda oggetto di sequestro o confisca, ovvero ancora di risultati dell'amministrazione particolarmente positivi;

f) previsione delle modalità di calcolo e liquidazione del compenso nel caso in cui siano nominati più amministratori per un'unica procedura.».

— Si riporta l'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77:

«Art. 27 *(Patrimonio Destinato)*. — (*Omissis*)

17. Ai fini degli apporti di cui al comma 2, è autorizzata per l'anno 2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità. Detti titoli non concorrono a formare il limite delle emissioni nette per l'anno 2020 stabilito dalla legge di bilancio e dalle successive modifiche. Ai fini della registrazione contabile dell'operazione, a fronte del controvalore dei titoli di Stato assegnati, il corrispondente importo è iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ed è regolato mediante pagamento commutabile in quietanza di entrata sul pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata relativo all'accensione di prestiti. Il medesimo capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è utilizzato per gli apporti di liquidità. Ai maggiori oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 265. I titoli di Stato eventualmente non emessi e assegnati nell'anno 2020 possono esserlo, in alternativa all'apporto di liquidità, negli anni successivi e non concorrono al limite delle emissioni nette stabilito con le rispettive leggi di bilancio.

(*Omissis*)».

— Si riporta l'articolo 34-*ter* della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi)*. — 1. Decorso il termine dell'esercizio finanziario, per ogni unità elementare di bilancio, con decreto ministeriale da registrarsi alla Corte dei conti, è determinata la somma da conservarsi in conto residui per impegni riferibili all'esercizio scaduto. In apposito allegato al decreto medesimo sono altresì individuate le somme relative a spese pluriennali in conto capitale non a carattere permanente da eliminare dal conto dei residui di stanziamento e da iscrivere nella competenza degli esercizi successivi ai sensi dell'articolo 30, comma 2, terzo periodo, riferibili ad esercizi precedenti all'esercizio scaduto. In apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato sono elencate, distintamente per anno di iscrizione in bilancio, le somme relative al precedente periodo eliminate dal conto dei residui da reiscrivere nella competenza degli esercizi successivi, sui pertinenti programmi, con legge di bilancio.

2. Ai fini dell'adozione del predetto decreto le amministrazioni competenti verificano la sussistenza delle ragioni del mantenimento in bilancio dei residui provenienti dagli anni precedenti a quello di consuntivazione e comunicano ai competenti Uffici centrali di bilancio le somme da conservare e quelle da eliminare per economia e per perenzione amministrativa.

3. Gli uffici di controllo verificano le somme da conservarsi nel conto dei residui per impegni riferibili all'esercizio scaduto e quelle da eliminare ai sensi dei commi precedenti al fine della predisposizione, a cura dell'amministrazione, dei decreti di cui al comma 1.

4. Contestualmente all'accertamento di cui comma 2, nell'ambito del processo di definizione del Rendiconto generale dello Stato ed entro i termini previsti per la predisposizione dei decreti di accertamento dei residui, le Amministrazioni possono provvedere al riaccertamento della sussistenza delle partite debitorie iscritte nel conto del patrimonio dello Stato in corrispondenza di residui perenti, esistenti alla data del 31 dicembre dell'anno precedente, ai fini della verifica della permanenza dei presupposti indicati all'articolo 34, comma 2, della legge n. 196 del 2009.

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Mi-

nistero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

— Si riporta l'articolo 24 della legge 5 maggio 2009, n. 42 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione):

«Art. 24 *(Ordinamento transitorio di Roma capitale ai sensi dell'articolo 114, terzo comma, della Costituzione).* — 1. In sede di prima applicazione, fino all'attuazione della disciplina delle città metropolitane, il presente articolo detta norme transitorie sull'ordinamento, anche finanziario, di Roma capitale.

2. Roma capitale è un ente territoriale, i cui attuali confini sono quelli del comune di Roma, e dispone di speciale autonomia, statutaria, amministrativa e finanziaria, nei limiti stabiliti dalla Costituzione. L'ordinamento di Roma capitale è diretto a garantire il miglior assetto delle funzioni che Roma è chiamata a svolgere quale sede degli organi costituzionali nonché delle rappresentanze diplomatiche degli Stati esteri, ivi presenti presso la Repubblica italiana, presso lo Stato della Città del Vaticano e presso le istituzioni internazionali.

3. Oltre a quelle attualmente spettanti al comune di Roma, sono attribuite a Roma capitale le seguenti funzioni amministrative:

a) concorso alla valorizzazione dei beni storici, artistici, ambientali e fluviali, previo accordo con il Ministero per i beni e le attività culturali;

b) sviluppo economico e sociale di Roma capitale con particolare riferimento al settore produttivo e turistico;

c) sviluppo urbano e pianificazione territoriale;

d) edilizia pubblica e privata;

e) organizzazione e funzionamento dei servizi urbani, con particolare riferimento al trasporto pubblico ed alla mobilità;

f) protezione civile, in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei ministri e la regione Lazio;

g) ulteriori funzioni conferite dallo Stato e dalla regione Lazio, ai sensi dell'articolo 118, secondo comma, della Costituzione.

4. L'esercizio delle funzioni di cui al comma 3 è disciplinato con regolamenti adottati dal consiglio comunale, che assume la denominazione di Assemblea capitolina, nel rispetto della Costituzione, dei vincoli comunitari ed internazionali, della legislazione statale e di quella regionale nel rispetto dell'articolo 117, sesto comma, della Costituzione nonché in conformità al principio di funzionalità rispetto alle speciali attribuzioni di Roma capitale. L'Assemblea capitolina, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 5, approva, ai sensi dell'articolo 6, commi 2, 3 e 4, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, con particolare riguardo al decentramento municipale, lo statuto di Roma capitale che entra in vigore il giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

5. Con uno o più decreti legislativi, adottati ai sensi dell'articolo 2, sentiti la regione Lazio, la provincia di Roma e il comune di Roma, è disciplinato l'ordinamento transitorio, anche finanziario, di Roma capitale, secondo i seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) specificazione delle funzioni di cui al comma 3 e definizione delle modalità per il trasferimento a Roma capitale delle relative risorse umane e dei mezzi;

b) fermo quanto stabilito dalle disposizioni di legge per il finanziamento dei comuni, assegnazione di ulteriori risorse a Roma capitale, tenendo conto delle specifiche esigenze di finanziamento derivanti dal ruolo di capitale della Repubblica, previa la loro determinazione specifica, e delle funzioni di cui al comma 3.

6. Il decreto legislativo di cui al comma 5 assicura i raccordi istituzionali, il coordinamento e la collaborazione di Roma capitale con lo Stato, la regione Lazio e la provincia di Roma, nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 3. Con il medesimo decreto è disciplinato lo status dei membri dell'Assemblea capitolina.

7. Il decreto legislativo di cui al comma 5, con riguardo all'attuazione dell'articolo 119, sesto comma, della Costituzione, stabilisce i princìpi generali per l'attribuzione alla città di Roma, capitale della Repubblica, di un proprio patrimonio, nel rispetto dei seguenti princìpi e criteri direttivi specifici:

a) attribuzione a Roma capitale di un patrimonio commisurato alle funzioni e competenze ad essa attribuite;

b) trasferimento, a titolo gratuito, a Roma capitale dei beni appartenenti al patrimonio dello Stato non più funzionali alle esigenze dell'Amministrazione centrale, in conformità a quanto previsto dall'articolo 19, comma 1, lettera *d)*.

8. Le disposizioni di cui al presente articolo e quelle contenute nel decreto legislativo adottato ai sensi del comma 5 possono essere modificate, derogate o abrogate solo espressamente. Per quanto non disposto dal presente articolo, continua ad applicarsi a Roma capitale quanto previsto con riferimento ai comuni dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

9. - 10.».

— Si riportano l'articolo 35 e l'articolo 54 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 35 *(Soglie di rilevanza comunitaria e metodi di calcolo del valore stimato degli appalti).* — 1. Ai fini dell'applicazione del presente codice, le soglie di rilevanza comunitaria sono:

a) euro 5.225.000 per gli appalti pubblici di lavori e per le concessioni;

b) euro 135.000 per gli appalti pubblici di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione aggiudicati dalle amministrazioni aggiudicatrici che sono autorità governative centrali indicate nell'allegato III; se gli appalti pubblici di forniture sono aggiudicati da amministrazioni aggiudicatrici operanti nel settore della difesa, questa soglia si applica solo agli appalti concernenti i prodotti menzionati nell'allegato VIII;

c) euro 209.000 per gli appalti pubblici di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione aggiudicati da amministrazioni aggiudicatrici sub-centrali; tale soglia si applica anche agli appalti pubblici di forniture aggiudicati dalle autorità governative centrali che operano nel settore della difesa, allorché tali appalti concernono prodotti non menzionati nell'allegato VIII;

d) euro 750.000 per gli appalti di servizi sociali e di altri servizi specifici elencati all'allegato IX.

2. Nei settori speciali, le soglie di rilevanza comunitaria sono:

a) euro 5.225.000 per gli appalti di lavori;

b) euro 418.000 per gli appalti di forniture, di servizi e per i concorsi pubblici di progettazione;

c) euro 1.000.000 per i contratti di servizi, per i servizi sociali e altri servizi specifici elencati all'allegato IX.

3. Le soglie di cui al presente articolo sono periodicamente rideterminate con provvedimento della Commissione europea, che trova diretta applicazione alla data di entrata in vigore a seguito della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

4. Il calcolo del valore stimato di un appalto pubblico di lavori, servizi e forniture è basato sull'importo totale pagabile, al netto dell'IVA, valutato dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore. Il calcolo tiene conto dell'importo massimo stimato, ivi compresa qualsiasi forma di eventuali opzioni o rinnovi del contratto esplicitamente stabiliti nei documenti di gara. Quando l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore prevedono premi o pagamenti per i candidati o gli offerenti, ne tengono conto nel calcolo del valore stimato dell'appalto.

5. Se un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore sono composti da unità operative distinte, il calcolo del valore stimato di un appalto tiene conto del valore totale stimato per tutte le singole unità operative. Se un'unità operativa distinta è responsabile in modo indipendente del proprio appalto o di determinate categorie di esso, il valore dell'appalto può essere stimato con riferimento al valore attribuito dall'unità operativa distinta.

6. La scelta del metodo per il calcolo del valore stimato di un appalto o concessione non può essere fatta con l'intenzione di escluderlo dall'ambito di applicazione delle disposizioni del presente codice relative alle soglie europee. Un appalto non può essere frazionato allo scopo di evitare l'applicazione delle norme del presente codice tranne nel caso in cui ragioni oggettive lo giustifichino.

7. Il valore stimato dell'appalto è quantificato al momento dell'invio dell'avviso di indizione di gara o del bando di gara o, nei casi in cui non sia prevista un'indizione di gara, al momento in cui l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore avvia la procedura di affidamento del contratto.

8. Per gli appalti pubblici di lavori il calcolo del valore stimato tiene conto dell'importo dei lavori stessi nonché del valore complessivo stimato di tutte le forniture e servizi messi a disposizione dell'aggiudicatario dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore, a condizione che siano necessari all'esecuzione dei lavori. Il valore delle forniture o dei servizi non necessari all'esecuzione di uno specifico appalto di lavori non può essere aggiunto al valore dell'appalto di lavori in modo da sottrarre l'acquisto di tali forniture o servizi dall'applicazione delle disposizioni del presente codice.

9. Per i contratti relativi a lavori e servizi:

a) quando un'opera prevista o una prestazione di servizi può dare luogo ad appalti aggiudicati per lotti distinti, è computato il valore complessivo stimato della totalità di tali lotti;

b) quando il valore cumulato dei lotti è pari o superiore alle soglie di cui ai commi 1 e 2, le disposizioni del presente codice si applicano all'aggiudicazione di ciascun lotto.

10. Per gli appalti di forniture:

a) quando un progetto volto ad ottenere forniture omogenee può dare luogo ad appalti aggiudicati per lotti distinti, nell'applicazione delle soglie di cui ai commi 1 e 2 è computato il valore complessivo stimato della totalità di tali lotti;

b) quando il valore cumulato dei lotti è pari o superiore alle soglie di cui ai commi 1 e 2, le disposizioni del presente codice si applicano all'aggiudicazione di ciascun lotto.

11. In deroga a quanto previsto dai commi 9 e 10, le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori possono aggiudicare l'appalto per singoli lotti senza applicare le disposizioni del presente codice, quando il valore stimato al netto dell'IVA del lotto sia inferiore a euro 80.000 per le forniture o i servizi oppure a euro 1.000.000 per i lavori, purché il valore cumulato dei lotti aggiudicati non superi il 20 per cento del valore complessivo di tutti i lotti in cui sono stati frazionati l'opera prevista, il progetto di acquisizione delle forniture omogenee, o il progetto di prestazione servizi.

12. Se gli appalti pubblici di forniture o di servizi presentano caratteri di regolarità o sono destinati ad essere rinnovati entro un determinato periodo, è posto come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto:

a) il valore reale complessivo dei contratti analoghi successivi conclusi nel corso dei dodici mesi precedenti o dell'esercizio precedente, rettificato, ove possibile, al fine di tenere conto dei cambiamenti in termini di quantità o di valore che potrebbero sopravvenire nei dodici mesi successivi al contratto iniziale;

b) il valore stimato complessivo dei contratti successivi aggiudicati nel corso dei dodici mesi successivi alla prima consegna o nel corso dell'esercizio, se questo è superiore ai dodici mesi.

13. Per gli appalti pubblici di forniture aventi per oggetto la locazione finanziaria, la locazione o l'acquisto a riscatto di prodotti, il valore da assumere come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto è il seguente:

a) per gli appalti pubblici di durata determinata pari o inferiore a dodici mesi, il valore stimato complessivo per la durata dell'appalto o, se la durata supera i dodici mesi, il valore complessivo, ivi compreso il valore stimato dell'importo residuo;

b) per gli appalti pubblici di durata indeterminata o che non può essere definita, il valore mensile moltiplicato per quarantotto.

14. Per gli appalti pubblici di servizi, il valore da porre come base per il calcolo del valore stimato dell'appalto, a seconda del tipo di servizio, è il seguente:

a) per i servizi assicurativi: il premio da pagare e altre forme di remunerazione;

b) per i servizi bancari e altri servizi finanziari: gli onorari, le commissioni da pagare, gli interessi e altre forme di remunerazione;

c) per gli appalti riguardanti la progettazione: gli onorari, le commissioni da pagare e altre forme di remunerazione;

d) per gli appalti pubblici di servizi che non fissano un prezzo complessivo:

1) in caso di appalti di durata determinata pari o inferiore a quarantotto mesi, il valore complessivo stimato per l'intera loro durata;

2) in caso di appalti di durata indeterminata o superiore a quarantotto mesi, il valore mensile moltiplicato per quarantotto.

15. Il calcolo del valore stimato di un appalto misto di servizi e forniture si fonda sul valore totale dei servizi e delle forniture, prescindendo dalle rispettive quote. Tale calcolo comprende il valore delle operazioni di posa e di installazione.

16. Per gli accordi quadro e per i sistemi dinamici di acquisizione, il valore da prendere in considerazione è il valore massimo stimato al netto dell'IVA del complesso dei contratti previsti durante l'intera durata degli accordi quadro o del sistema dinamico di acquisizione.

17. Nel caso di partenariati per l'innovazione, il valore da prendere in considerazione è il valore massimo stimato, al netto dell'IVA, delle attività di ricerca e sviluppo che si svolgeranno per tutte le fasi del previsto partenariato, nonché delle forniture, dei servizi o dei lavori da mettere a punto e fornire alla fine del partenariato.

18. Sul valore del contratto di appalto viene calcolato l'importo dell'anticipazione del prezzo pari al 20 per cento da corrispondere all'appaltatore entro quindici giorni dall'effettivo inizio della prestazione. L'erogazione dell'anticipazione, consentita anche nel caso di consegna in via d'urgenza, ai sensi dell'articolo 32, comma 8, del presente codice, è subordinata alla costituzione di garanzia fideiussoria bancaria o assicurativa di importo pari all'anticipazione maggiorato del tasso di interesse legale applicato al periodo necessario al recupero dell'anticipazione stessa secondo il cronoprogramma della prestazione. La predetta garanzia è rilasciata da imprese bancarie autorizzate ai sensi del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o assicurative autorizzate alla copertura dei rischi ai quali si riferisce l'assicurazione e che rispondano ai requisiti di solvibilità previsti dalle leggi che ne disciplinano la rispettiva attività. La garanzia può essere, altresì, rilasciata dagli intermediari finanziari iscritti nell'albo degli intermediari finanziari di cui all'articolo 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385. L'importo della garanzia viene gradualmente ed automaticamente ridotto nel corso della prestazione, in rapporto al progressivo recupero dell'anticipazione da parte delle stazioni appaltanti. Il beneficiario decade dall'anticipazione, con obbligo di restituzione, se l'esecuzione della prestazione non procede, per ritardi a lui imputabili, secondo i tempi contrattuali. Sulle somme restituite sono dovuti gli interessi legali con decorrenza dalla data di erogazione della anticipazione.»

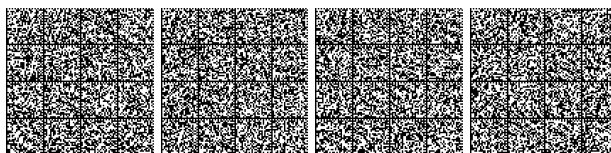
«Art. 54 *(Accordi quadro)*. — 1. Le stazioni appaltanti possono concludere accordi quadro nel rispetto delle procedure di cui al presente codice. La durata di un accordo quadro non supera i quattro anni per gli appalti nei settori ordinari e gli otto anni per gli appalti nei settori speciali, salvo in casi eccezionali, debitamente motivati in relazione, in particolare, all'oggetto dell'accordo quadro.

2. Nei settori ordinari, gli appalti basati su un accordo quadro sono aggiudicati secondo le procedure previste dal presente comma e dai commi 3 e 4. Tali procedure sono applicabili solo tra le amministrazioni aggiudicatrici, individuate nell'avviso di indizione di gara o nell'invito a confermare interesse, e gli operatori economici parti dell'accordo quadro concluso. Gli appalti basati su un accordo quadro non comportano in nessun caso modifiche sostanziali alle condizioni fissate nell'accordo quadro in particolare nel caso di cui al comma 3.

3. Nell'ambito di un accordo quadro concluso con un solo operatore economico, gli appalti sono aggiudicati entro i limiti delle condizioni fissate nell'accordo quadro stesso. L'amministrazione aggiudicatrice può consultare per iscritto l'operatore economico parte dell'accordo quadro, chiedendogli di completare, se necessario, la sua offerta.

4. L'accordo quadro concluso con più operatori economici è eseguito secondo una delle seguenti modalità:

a) secondo i termini e le condizioni dell'accordo quadro, senza riaprire il confronto competitivo, se l'accordo quadro contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture, nonché le condizioni oggettive per determinare quale degli operatori economici parti dell'accordo quadro effettuerà la prestazione. Tali condizioni sono indicate nei documenti di gara per l'accordo quadro. L'individuazione dell'operatore economico parte dell'accordo quadro che effettuerà la prestazione avviene sulla base di decisione motivata in relazione alle specifiche esigenze dell'amministrazione;

b) se l'accordo quadro contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture, in parte senza la riapertura del confronto competitivo conformemente alla lettera *a)* e, in parte, con la riapertura del confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro conformemente alla lettera *c)*, qualora tale possibilità sia stata stabilita dall'amministrazione aggiudicatrice nei documenti di gara per l'accordo quadro. La scelta se alcuni specifici

lavori, forniture o servizi debbano essere acquisiti a seguito della riapertura del confronto competitivo o direttamente alle condizioni di cui all'accordo quadro avviene in base a criteri oggettivi, che sono indicati nei documenti di gara per l'accordo quadro. Tali documenti di gara precisano anche quali condizioni possono essere soggette alla riapertura del confronto competitivo. Le disposizioni previste dalla presente lettera, primo periodo, si applicano anche a ogni lotto di un accordo quadro per il quale tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture in questione, sono definiti nell'accordo quadro, anche se sono stati stabiliti tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture per altri lotti;

c) riaprendo il confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro, se l'accordo quadro non contiene tutti i termini che disciplinano la prestazione dei lavori, dei servizi e delle forniture.

5. I confronti competitivi di cui al comma 4, lettere *b)* e *c)*, si basano sulle stesse condizioni applicate all'aggiudicazione dell'accordo quadro, se necessario precisandole, e su altre condizioni indicate nei documenti di gara per l'accordo quadro, secondo la seguente procedura:

a) per ogni appalto da aggiudicare l'amministrazione aggiudicatrice consulta per iscritto gli operatori economici che sono in grado di eseguire l'oggetto dell'appalto;

b) l'amministrazione aggiudicatrice fissa un termine sufficiente per presentare le offerte relative a ciascun appalto specifico, tenendo conto di elementi quali la complessità dell'oggetto dell'appalto e il tempo necessario per la trasmissione delle offerte;

c) le offerte sono presentate per iscritto e il loro contenuto non viene reso pubblico fino alla scadenza del termine previsto per la loro presentazione;

d) l'amministrazione aggiudicatrice aggiudica l'appalto all'offerente che ha presentato l'offerta migliore sulla base dei criteri di aggiudicazione fissati nei documenti di gara per l'accordo quadro.

6. Nei settori speciali, gli appalti basati su un accordo quadro sono aggiudicati in base a regole e criteri oggettivi che possono prevedere la riapertura del confronto competitivo tra gli operatori economici parti dell'accordo quadro concluso. Tali regole e criteri sono indicati nei documenti di gara per l'accordo quadro e garantiscono parità di trattamento tra gli operatori economici parti dell'accordo. Ove sia prevista la riapertura del confronto competitivo, l'ente aggiudicatore fissa un termine sufficiente per consentire di presentare offerte relative a ciascun appalto specifico e aggiudicano ciascun appalto all'offerente che ha presentato la migliore offerta in base ai criteri di aggiudicazione stabiliti nel capitolato d'oneri dell'accordo quadro. L'ente aggiudicatore non può ricorrere agli accordi quadro in modo da eludere l'applicazione del presente decreto o in modo da ostacolare, limitare o distorcere la concorrenza.".

— Si riporta l'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge di stabilità 2016):

«873. Qualora dovessero sorgere impedimenti nelle diverse fasi del processo realizzativo delle opere o eventi ed emergenze che incidano sulla programmazione prevista dal contratto di programma, sulla base di motivate esigenze, l'ANAS Spa può utilizzare le risorse del fondo di cui al comma 868 in relazione agli effettivi fabbisogni, per realizzare le opere incluse nel piano pluriennale di opere ovvero le ulteriori opere aventi carattere di emergenza. A tal fine l'ANAS Spa dà preventiva comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che rilascia la relativa autorizzazione nei successivi trenta giorni, decorrenti dalla ricezione della comunicazione. Decorso infruttuosamente tale termine, l'ANAS Spa può comunque procedere, dandone tempestiva comunicazione al predetto Ministero. Le variazioni confluiscono nell'aggiornamento annuale del piano pluriennale di opere.».

— Si riporta l'articolo 2, comma 171, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 (Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria), come modificato dalla presente legge:

«Art. 2 *(Misure in materia di riscossione)*. — (*Omissis*)

171. *Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti* e le attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe, ai sensi del citato articolo 91, comma 1, del decreto legislativo n. 112 del 1998, nonché dell'articolo 10 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136, sono trasferiti al Ministero delle infrastrutture, e sono esercitati dalle articolazioni amministrative individuate con il regolamento di organizzazione del Ministero, adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233. Fino all'adozione del citato regolamento, l'attività facente capo agli uffici periferici del Registro italiano dighe continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati ai sensi dell'articolo 11 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 2003, n. 136.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 114 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), come modificato dalla presente legge:

«Art. 114 *(Dighe)*. — 1. Le regioni, previo parere del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, adottano apposita disciplina in materia di restituzione delle acque utilizzate per la produzione idroelettrica, per scopi irrigui e in impianti di potabilizzazione, nonché delle acque derivanti da sondaggi o perforazioni diversi da quelli relativi alla ricerca ed estrazione di idrocarburi, al fine di garantire il mantenimento o il raggiungimento degli obiettivi di qualità di cui al titolo II della parte terza del presente decreto.

2. Al fine di assicurare il mantenimento della capacità di invaso e la salvaguardia sia della qualità dell'acqua invasata sia del corpo ricettore, le operazioni di svaso, sghiaiamento e sfangamento delle dighe sono effettuate sulla base di un progetto di gestione di ciascun invaso. Il progetto di gestione è finalizzato a definire sia il quadro previsionale di dette operazioni connesse con le attività di manutenzione da eseguire sull'impianto, sia le misure di prevenzione e tutela del corpo ricettore, dell'ecosistema acquatico, delle attività di pesca e delle risorse idriche invasate e rilasciate a valle dell'invaso durante le operazioni stesse.

3. Il progetto di gestione individua altresì eventuali modalità di manovra degli organi di scarico, anche al fine di assicurare la tutela del corpo ricettore. Restano valide in ogni caso le disposizioni fissate dal decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, volte a garantire la sicurezza di persone e cose.

4. *Per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il progetto* di gestione è predisposto dal gestore sulla base dei criteri fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministro delle attività produttive e con quello delle politiche agricole e forestali, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanarsi entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della parte terza del presente decreto. *Per gli invasi di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati*.

5. Il progetto di gestione è approvato dalle regioni, con eventuali prescrizioni, entro sei mesi dalla sua presentazione, previo parere dell'amministrazione competente alla vigilanza sulla sicurezza dell'invaso e dello sbarramento, ai sensi degli articoli 89 e 91 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e sentiti, ove necessario, gli enti gestori delle aree protette direttamente interessate; per le dighe di cui al citato articolo 91 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, il progetto approvato è trasmesso al Registro italiano dighe (RID) per l'inserimento, anche in forma sintetica, come parte integrante del foglio condizioni per l'esercizio e la manutenzione di cui all'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, e relative disposizioni di attuazione. Il progetto di gestione si intende approvato e diviene operativo trascorsi sei mesi dalla data di presentazione senza che sia intervenuta alcuna pronuncia da parte della regione competente, fermo restando il potere di tali Enti di dettare eventuali prescrizioni, anche trascorso tale termine.

6. Con l'approvazione del progetto il gestore è autorizzato ad eseguire le operazioni di svaso, sghiaiamento e sfangamento in conformità ai limiti indicati nel progetto stesso e alle relative prescrizioni.

7. Nella definizione dei canoni di concessione di inerti le amministrazioni determinano specifiche modalità ed importi per favorire lo sghiaiamento e sfangamento degli invasi per asporto meccanico.

8. I gestori degli invasi esistenti, che ancora non abbiano ottemperato agli obblighi previsti dal decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare 30 giugno 2004, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 269 del 16 novembre 2004, sono tenuti a presentare il progetto di cui al comma 2 entro sei mesi dall'emanazione del

decreto di cui al comma 4. Fino all'approvazione o alla operatività del progetto di gestione, e comunque non oltre dodici mesi dalla data di entrata in vigore del predetto decreto, le operazioni periodiche di manovre prescritte ai sensi dell'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica 1° novembre 1959, n. 1363, volte a controllare la funzionalità degli organi di scarico, sono svolte in conformità ai fogli di condizione per l'esercizio e la manutenzione.

9. Le operazioni di svaso, sghiaiamento e sfangamento degli invasi non devono pregiudicare gli usi in atto a valle dell'invaso, né il rispetto degli obiettivi di qualità ambientale e degli obiettivi di qualità per specifica destinazione.».

— Si riporta l'articolo 1, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1. — (*Omissis*)

516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata.

516-bis*. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:*

a) *ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;*

b) *i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;*

c) *le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.*

516-ter*. Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516.*

517. - 518. (*Abrogati*).

519. Gli enti di governo dell'ambito e gli altri soggetti responsabili della realizzazione degli interventi *di cui al Piano nazionale di cui al comma 516*, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 516, adeguano i propri strumenti di pianificazione e di programmazione in coerenza con le misure previste dal medesimo Piano nazionale.

520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi.

(*Omissis*)

524. Il monitoraggio degli interventi di cui ai commi da 516 a 525 è effettuato attraverso il sistema di monitoraggio delle opere pubbliche della Banca dati delle amministrazioni pubbliche ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi sono classificati come *Piano nazionale di cui al comma 516*. Ciascun intervento del Piano nazionale è identificato dal codice unico di progetto.

525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 155, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), come modificato dalla presente legge:

«155. Per l'attuazione di un primo stralcio del Piano nazionale di interventi nel settore idrico di cui all'articolo 1, comma 516, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, e per il finanziamento della progettazione di interventi considerati strategici nel medesimo Piano è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro annui per gli anni dal 2019 al 2028.».

— Si riporta l'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), come modificato dalla presente legge:

«Art. 6 *(Disposizioni relative al Registro italiano dighe)*. — 1. Nei trenta giorni successivi alla data di entrata in vigore del provvedimento attuativo del Registro italiano dighe (RID) di cui all'articolo 91 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e successive modificazioni, i concessionari delle dighe di cui all'articolo 1 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono tenuti ad iscriversi al RID e a corrispondere al medesimo un contributo annuo per le attività di vigilanza e controllo svolte dallo stesso. Nel caso in cui i soggetti concessionari di cui al primo periodo non ottemperino nei termini prescritti all'obbligo d'iscrizione al RID e al versamento del contributo, nei loro confronti è applicata una sanzione amministrativa pari a cinque volte il contributo in questione. Se non ottemperano alla iscrizione e contestualmente al versamento del contributo e della sanzione, decadono dalla concessione. Per le altre attività che il RID è tenuto ad espletare nelle fasi di progettazione e costruzione delle predette dighe, è stabilito altresì, a carico dei richiedenti, un diritto di istruttoria.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, si provvede alla disciplina dei criteri di determinazione del contributo e del diritto previsti al comma 1, nonché delle modalità di riscossione degli stessi, nel rispetto del principio di copertura dei costi sostenuti dal RID.

3. Con il decreto di cui al comma 2, in sede di prima applicazione della presente legge, l'ammontare del contributo e del diritto di cui al comma 1 è commisurato in modo da assicurare la copertura delle spese di funzionamento del RID nonché una quota aggiuntiva da destinare ad investimenti e potenziamento, nella misura compresa tra il 50 e il 70 per cento dei costi di funzionamento.

4. Il presente articolo si applica anche ai soggetti intestatari a qualunque titolo di condotte forzate con dighe a monte.

4-bis. *Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:*

a) *in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;*

b) *in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.*

4-ter. *All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma* 4-bis *e alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.*

4-quater. *Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi* 4-bis *e* 4-ter *tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi* 4-bis *e* 4-ter *sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241.*».

Art. 2 - *bis*

Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico- economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un addendum agli atti convenzionali vigenti.

Art. 3.

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi

1. Al fine di accelerare il «Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System», *di seguito denominato «sistema ERTMS»*, e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe «B» e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del *sottosistema* ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti «veicoli tipo», fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe «B» al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3 possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale*, soltanto nel caso in cui* detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento

in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con *i tempi previsti* nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266

5. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'articolo 47, comma 11-*quinquies*, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole «2019 e 2020» sono sostituite dalle seguenti: «2019, 2020 e 2021». All'onere derivante dalla presente disposizione, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130

6. Al fine di assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera è autorizzata la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

7. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera *bb)*, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, *interseca il* traffico veicolare *e i* passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole «nell*'anno 2021,*» sono inserite le seguenti: «per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché».

9-bis. *In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera* b) *del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.*

9-ter. *All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 1, dopo le parole: «tunnel di base» sono inserite le seguenti: «nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,»;*

b) *dopo il comma 1 è inserito il seguente:*

«1-bis. *Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale»;*

c) *al comma 2, le parole: «di cui al comma 1» sono sostituite dalle seguenti: «di cui ai commi 1 e 1*-bis*».*

Riferimenti normativi:

— Il Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, (Regolamento della Commissione relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea) è stato pubblicato nella G.U.U.E. 15 giugno 2016, n. L 158.

— Il Regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019 (Regolamento di esecuzione della Commissione che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione) è stato pubblicato nella G.U.U.E. 27 maggio 2019, n. L 139 I.

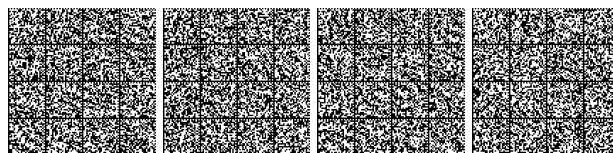
— Il decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1 del 13 dicembre 2016 è stato pubblicato sul sito internet dell'Agenzia in data 4 novembre 2019.

— Il Trattato del 25 marzo 1957 (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea), è stato pubblicato nella G.U.U.E. 9 maggio 2008, n. C 115.

— Si riporta l'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2006):

«Art. 1. — (*Omissis*).

86. Il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tra-

dizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1º gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti. Il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, all'interno del sistema di contabilità regolatoria, tiene in evidenza la quota figurativa relativa agli ammortamenti delle immobilizzazioni finanziate con detta modalità. La modifica del sistema di finanziamento di cui al presente comma avviene senza oneri per lo Stato e per il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale; conseguentemente, i finanziamenti di cui al comma 84, effettuati a titolo di contributo in conto impianti, si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.».

— Si riporta l'articolo 47, comma 11-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), come modificato dalla presente legge:

«Art. 47 *(Interventi per il trasporto ferroviario)*. — (*Omissis*)

11-*quinquies*. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018, *2019, 2020 e 2021*, destinato alla formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti del settore merci. La dotazione del Fondo è incrementata di 100.000 euro per l'anno 2020 e di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, destinati alla formazione delle altre figure professionali addette alla circolazione ferroviaria. Le risorse di cui al presente comma sono attribuite alle imprese ferroviarie con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle attività di formazione realizzate, a condizione che le stesse abbiano comportato l'assunzione di almeno il 70 per cento del personale formato. I corsi di formazione possono essere svolti anche utilizzando le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché avvalendosi di organismi riconosciuti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie di cui al capo II del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162. In ogni caso, il finanziamento delle iniziative è assicurato unicamente alle attività formative per le quali non vi sia stato alcun esborso da parte del personale formato e possono altresì essere rimborsati gli oneri per eventuali borse di studio erogate per la frequenza dei corsi. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 26, comma 1, lettera *a)*, del citato decreto legislativo n. 162 del 2007, per il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

(*Omissis*).».

— Si riportano l'articolo 2, comma 4 e l'articolo 16, comma 2, lettera *bb)*, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50 (Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie):

«Art. 2 *(Ambito di applicazione)*. — (*Omissis*)

4. Le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario sono quelle concesse dallo Stato e quelle per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 216 del 15 settembre 2016. A tali reti e ai soggetti che operano su di esse, non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 7, 9, 10 e 11. Le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17 sono disciplinate dall'ANSFISA, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera *bb)*. Sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il presente decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente. Le disposizioni di cui al presente comma sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle Province autonome di Trento e Bolzano compatibilmente con le norme dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione."

(*Omissis*).»

«Art. 16 *(Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA)*. — (*Omissis*)

2. Con specifico riferimento al settore ferroviario, l'ANSFISA, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3, è incaricata di svolgere i seguenti compiti:

(*Omissis*)

bb) svolgere i compiti derivanti dall'articolo 15-*ter* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, per le reti funzionalmente isolate e rilasciare i certificati e le autorizzazioni di cui al Capo VI. A tal fine, l'ANSFISA valuta le misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio. Inoltre, con atti propri da emanare entro il 30 giugno 2019, l'ANSFISA disciplina per tali reti:

1) le modalità per ottenere da parte dei soggetti che operano sull'infrastruttura il necessario certificato di cui al Capo VI per lo svolgimento delle proprie funzioni;

2) le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17, tenendo conto dei soggetti che vi operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;

3) le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016;

4) tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli di cui al Capo VI;

5) le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;

6) i principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti;

7) le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico;

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 51 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali), convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, come modificato dalla presente legge:

«Art. 51 *(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale)*. — 1. In considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, la dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, è incrementata di ulteriori 450 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi, anche in coerenza con gli esiti dei tavoli prefettizi di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri adottato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35.

2. Per le finalità di cui al comma 1, le Regioni, le Province autonome di Trento e Bolzano e i Comuni, nei limiti delle disponibilità del fondo di cui al medesimo comma possono anche ricorrere a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, mediante apposita convenzione ovvero imponendo obblighi di servizio. Al personale degli operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, nonché ai titolari di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, impiegato nei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico regionale o locale si applicano esclusivamente le misure di sorveglianza sanitaria effettuata dal medico competente ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e non si applicano le previsioni del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 23 febbraio 1999, n. 88, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 12 aprile 1999, n. 84, relative allo svolgimento delle visite di idoneità fisica e psicoattitudinale.

3. Qualora all'esito dello specifico procedimento, previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 1, per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano e nelle forme ivi stabilite emerga la necessità di erogare servizi aggiuntivi destinati esclusivamente agli studenti della scuola secondaria di primo o di secondo grado, le convenzioni di cui al comma 2 possono essere stipulate, previa intesa con la Regione o la Pro-

vincia autonoma e nei limiti delle risorse ad essa assegnate, anche dagli uffici dirigenziali periferici del Ministero dell'istruzione relativamente agli ambiti territoriali di competenza.

4. Le risorse di cui al comma 1 possono essere utilizzate, nel limite massimo di 45 milioni di euro, per il riconoscimento di contributi in favore delle aziende di traporto pubblico regionale o locale, nonché degli operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 ovvero dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, impiegati nell'erogazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico, a titolo di compensazione dei maggiori costi sostenuti per l'utilizzo di prodotti per la disinfezione delle superfici toccate frequentemente dall'utenza e per l'uso di sistemi di sanificazione ovvero di disinfezione dell'ambiente interno dei mezzi di trasporto, nonché per ogni altra modalità e attività finalizzata a ridurre i rischi di contagi da Covid-19.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono assegnate alle Regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano nonché alla gestione governativa della ferrovia circumetnea, alla concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero e alla gestione governativa navigazione laghi le risorse di cui al comma 1, ripartite sulla base dei criteri stabiliti ai sensi dell'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Con il medesimo decreto è determinata anche l'entità delle eventuali risorse da destinare per le finalità di cui al comma 4 nonché le modalità di erogazione delle stesse.

6. Le eventuali risorse residue dello stanziamento complessivo di cui al comma 1 possono essere utilizzate, nell'anno 2021 *per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché* per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

7. Al fine di consentire una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea, nonché di realizzare un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, tenuto conto delle misure di contenimento individuate con i provvedimenti di cui all'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di euro 50 milioni per l'anno 2021, destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano, previa nomina del mobility manager di cui al citato articolo 229, a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale che possa contribuire alla realizzazione delle finalità di cui al presente comma; tali contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili, di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, in coerenza con le previsioni dei piani degli spostamenti casa - lavoro adottati entro il termine del 31 agosto 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano, previa nomina del mobility manager scolastico di cui all'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni, che possa contribuire alla realizzazione delle finalità di cui al presente comma; tali contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili, di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, in coerenza con le previsioni dei piani degli spostamenti casa - scuola - casa adottati entro il termine del 31 agosto 2021.

8. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della transizione ecologica e dell'istruzione e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi di cui al comma 7 per il tramite degli enti locali, indicati nel medesimo decreto, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

9. Agli oneri derivanti dal presente articolo quantificati in complessivi euro 500 milioni per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77.".

— Si riporta l'articolo 37, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214:

«Art. 37 *(Liberalizzazione del settore dei trasporti).* — 1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata «Autorità», la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è individuata in un immobile di proprietà pubblica nella città di Torino, laddove idoneo e disponibile, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 31 dicembre 2013. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

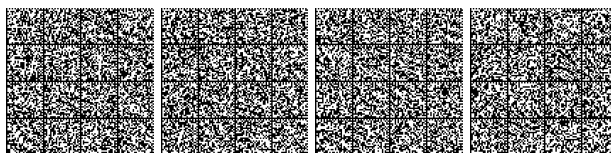
1-*bis*. L'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'articolo 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Ai componenti e ai funzionari dell'Autorità si applica il regime previsto dall'articolo 2, commi da 8 a 11, della medesima legge. Il collegio nomina un segretario generale, che sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e ne risponde al presidente.

1-*ter*. I componenti dell'Autorità sono scelti, nel rispetto dell'equilibrio di genere, tra persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati nè ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, nè avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico. I componenti dell'Autorità sono nominati per un periodo di sette anni e non possono essere confermati nella carica. In caso di dimissioni o impedimento del presidente o di un membro dell'Autorità, si procede alla sostituzione secondo le regole ordinarie previste per la nomina dei componenti dell'Autorità, la loro durata in carica e la non rinnovabilità del mandato.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera *b)*;

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;

f) a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio. Con riferimento al trasporto pubblico locale l'Autorità definisce anche gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nonché per quelli affidati direttamente. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente l'Autorità determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario; per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività;

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

l) l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L'ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee;

m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi:

1) l'incremento del numero delle licenze ove ritenuto necessario anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali, bandendo concorsi straordinari in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fissando, in caso di titolo oneroso, il relativo importo ed individuando, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri. I proventi derivanti dal rilascio di licenze a titolo oneroso sono finalizzati ad adeguate compensazioni da corrispondere a coloro che sono già titolari di licenza;

2) consentire ai titolari di licenza d'intesa con i comuni una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

3) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4) migliorare la qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

n) con riferimento alla disciplina di cui alla lettera *m)*, l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

3. Nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l'Autorità:

a) può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici;

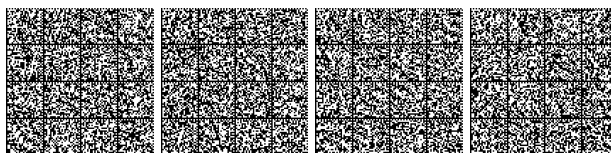
b) determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate;

c) propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico, dei contratti di programma e di ogni altro atto assimilabile comunque denominato, qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento;

d) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni, nonché raccoglie da qualunque soggetto informato dichiarazioni, da verbalizzare se rese oralmente;

e) se sospetta possibili violazioni della regolazione negli ambiti di sua competenza, svolge ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione mediante accesso a impianti, a mezzi di trasporto e uffici; durante l'ispezione, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato, può controllare i libri contabili e qualsiasi altro documento aziendale, ottenerne copia, chiedere chiarimenti e altre informazioni, apporre sigilli; delle operazioni ispettive e delle dichiarazioni rese deve essere redatto apposito verbale;

f) ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incom-

plete, inesatte o fuorvianti; in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare;

g) valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze;

h) favorisce l'istituzione di procedure semplici e poco onerose per la conciliazione e la risoluzione delle controversie tra esercenti e utenti;

i) ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, di inosservanza dei criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico e di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti;

l) applica una sanzione amministrativa pecuniaria fino all'1 per cento del fatturato dell'impresa interessata qualora:

1) i destinatari di una richiesta della stessa Autorità forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero non forniscano le informazioni nel termine stabilito;

2) i destinatari di un'ispezione rifiutino di fornire ovvero presentino in modo incompleto i documenti aziendali, nonché rifiutino di fornire o forniscano in modo inesatto, fuorviante o incompleto i chiarimenti richiesti;

m) nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera *f)* applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata.

4. Restano ferme tutte le altre competenze diverse da quelle disciplinate nel presente articolo delle amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nei settori indicati; in particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti. Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica. Restano altresì ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della concorrenza disciplinate dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287 e dai decreti legislativi 2 agosto 2007, n. 145 e 2 agosto 2007, n. 146, e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.

5. L'Autorità rende pubblici nei modi più opportuni i provvedimenti di regolazione e riferisce annualmente alle Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire. La regolazione approvata ai sensi del presente articolo resta efficace fino a quando è sostituita dalla regolazione posta dalle amministrazioni pubbliche cui saranno affidate le competenze previste dal presente articolo.

6. All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge, si provvede come segue:

a) agli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità e dal suo funzionamento, nel limite massimo di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e 2,5 milioni di euro per l'anno 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri. Al fine di assicurare l'immediato avvio dell'Autorità di regolazione dei trasporti, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato anticipa, nei limiti di stanziamento del proprio bilancio, le risorse necessarie per la copertura degli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti e dal suo funzionamento, nella misura di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e di 2,5 milioni di euro per l'anno 2014. Le somme anticipate sono restituite all'Autorità garante della concorrenza e del mercato a valere sulle risorse di cui al primo periodo della presente lettera. Fino all'attivazione del contributo di cui alla lettera *b)*, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nell'ambito delle predette risorse, assicura all'Autorità di regolazione dei trasporti, tramite apposita convenzione, il necessario supporto operativo-logistico, economico e finanziario per lo svolgimento delle attività strumentali all'implementazione della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

b) mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato;

b-*bis*) ai sensi dell'articolo 2, comma 29, ultimo periodo, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in sede di prima attuazione del presente articolo, l'Autorità provvede al reclutamento del personale di ruolo, nella misura massima del 50 per cento dei posti disponibili nella pianta organica, determinata in ottanta unità, e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. In fase di avvio il personale selezionato dall'Autorità è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento dei contributi di cui alla lettera *b)*, il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione.

6-*bis*. Nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. A decorrere dalla stessa data l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *c)*, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento.

6-*ter*. Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica.).».

— Si riporta l'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154 (Disposizioni urgenti per il contenimento della spesa sanitaria e in materia di regolazioni contabili con le autonomie locali), convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189:

«Art. 6 *(Disposizioni finanziarie e finali)*. — (*Omissis*)

2. Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito, con una dotazione, in termini di sola cassa, di 435 milioni di euro per l'anno 2010 e di 175 milioni di euro per l'anno 2011, un Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, ai sensi del comma 177-*bis* dell'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, introdotto dall'articolo 1, comma 512, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e, fino al 31 dicembre 2012, per le finalità previste dall'articolo 5-*bis*, comma 1, del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138,

convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, limitatamente alle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88. All'utilizzo del Fondo per le finalità di cui al primo periodo si provvede con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da trasmettere al Parlamento, per il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, nonché alla Corte dei conti.».

— Si riporta l'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato. Legge di stabilità 2012), come modificato dalla presente legge:

«Art. 19 *(Interventi per la realizzazione del corridoio Torino-Lione e del Tunnel di Tenda)*. — 1. Per assicurare la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione e garantire, a tal fine, il regolare svolgimento dei lavori del cunicolo esplorativo de La Maddalena, le aree ed i siti del Comune di Chiomonte, individuati per l'installazione del cantiere della galleria geognostica e per la realizzazione del tunnel di base *nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze,* della linea ferroviaria Torino-Lione, costituiscono aree di interesse strategico nazionale.

1-bis. *Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale.*

2. Fatta salva l'ipotesi di più grave reato, chiunque si introduce abusivamente nelle aree di interesse strategico nazionale *di cui ai commi 1 e 1-bis* ovvero impedisce o ostacola l'accesso autorizzato alle aree medesime è punito a norma dell'articolo 682 del codice penale.

3. Le risorse finanziarie a carico dello Stato italiano previste per la realizzazione del nuovo Tunnel di Tenda, nell'ambito dell'Accordo di Parigi del 12 marzo 2007 tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese, ratificato ai sensi della legge 4 agosto 2008, n. 136, da attribuire all'ANAS S.p.a., committente delegato incaricato della realizzazione dell'opera, sono da considerare quali contributi in conto impianti, ai sensi dell'articolo 1, comma 1026, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

4. Le entrate derivanti dal rimborso da parte della Repubblica francese, ai sensi degli articoli 22 e 23 dell'Accordo di cui al comma 3, della propria quota di partecipazione per i lavori di costruzione del nuovo Tunnel di Tenda, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato italiano per essere riassegnate ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze relativo ai fondi da attribuire ad ANAS S.p.a. per il contratto di programma.

5. Le entrate derivanti dal rimborso da parte della Repubblica francese, ai sensi degli articoli 6 e 8 del predetto Accordo, della propria quota di partecipazione dei costi correnti della gestione unificata del Tunnel di Tenda in servizio, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato italiano per essere riassegnate ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze relativo ai fondi da attribuire ad ANAS S.p.a. per il contratto di servizio.».

Art. 4.

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Segnalazione di apparenti anomalie»;

2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.»;

3) al comma 4, le parole «dei piloti» sono sostituite dalla seguente: «ricevuta»;

b) all'articolo 16, comma 4, le parole «la compagnia non adotti» sono sostituite dalle seguenti: «i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino»;

c) all'articolo 18, la rubrica è sostituita dalla seguente: «Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima»;

d) all'articolo 20, i commi 1-*bis* e 1-*ter* sono abrogati;

e) all'allegato I, punto 2, lettera *d)*, le parole «quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare» sono sostituite dalle seguenti: «magistrale conseguito al termine dell'*iter* di formazione degli ufficiali dei corsi normali».

1-bis. *Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera* m)*, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.*

1-ter. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi del comma 1*-bis *per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.*

1-quater. *Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239, nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è riconosciuto all'amministrazione di cui al comma 1*-bis *un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.*

1-quinquies. *Agli oneri derivanti dal comma 1*-quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito*

del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-sexies. *All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:*

«730-bis. *Per le finalità di cui al comma 729, per nave abbandonata si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.*

730-ter. *Per le finalità di cui al comma 729, per relitto si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi».*

1-septies. *All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *i commi da 1 a 1*-sexies *sono sostituiti dai seguenti:*

«1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

a) *definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;*

b) *individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;*

c) *ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;*

d) *individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.*

1-bis. *Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14*-bis *della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11*-ter *della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).*

1-ter. *Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14*-ter *della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.*

1-quater. *Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.*

1-quinquies. *La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa dell'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.*

1-sexies. *Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare*

opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b)*, può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.*

1-septies. *Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS»;*

b) *i commi da 2 a 2*-sexies *sono sostituiti dai seguenti:*

«2. I PRP di cui al comma 1-ter *sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.*

2-bis. *Nei porti di cui al comma 1*-ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:*

a) *adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;*

b) *inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;*

c) *approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3*-ter*, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.*

2-ter. *Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza»;*

c) *il comma 3 è sostituito dal seguente:*

«3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e)*, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate»;*

d) *il comma 4*-ter *è sostituito dal seguente:*

«4-ter. *Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in una Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale»;*

e) *il comma 5 è sostituito dal seguente:*

«5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico- funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente»;

f) *la rubrica è sostituita dalla seguente: «Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale».*

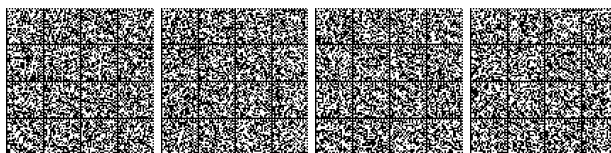
1-octies. *Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1*-septies *del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.*

1-novies. *Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1*-septies *del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle Regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.*

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 7), dopo le parole «Portoscuso-Portovesme» sono inserite le seguenti: «, Porto di Arbatax»;

b) al punto 8), dopo le parole «Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani» sono inserite le seguenti: «, Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela *nonché Porto di Licata*»;

b-bis*) al punto 15*-bis*), le parole: «e Reggio Calabria» sono sostituite dalle seguenti: «, Reggio Calabria e Saline».*

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce «Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021».

3-bis. *In tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 e Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.*

3-ter. *Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.*

3-quater. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3*-ter *del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.*

3-quinquies. *Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3*-ter*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

4. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole «alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri», sono sostituite dalle seguenti: «alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo».

4-bis. *All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: «alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali» sono sostituite dalle seguenti: «alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato sulle unità navali suddette».*

4-ter. *All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *le parole: «nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo» sono sostituite dalle seguenti: «nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal secondo comma, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni e rinnovabile per una sola volta»;*

b) *è aggiunto, in fine, il seguente comma:*

«Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni di cui all'articolo 23-ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214».*

4-quater. *Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 «Regina», cosiddetta «variante della Tremezzina», è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui*

all'articolo 19-ter*, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.*

5. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *a)*:

1) le parole «dovuti in relazione all'anno 2020» sono sostituite dalle seguenti: «dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021»;

2) dopo le parole «allo scopo anche utilizzando» sono inserite le seguenti: «, limitatamente all'anno 2020,»;

3) le parole «e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019» sono sostituite dalle seguenti: «, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del *15 dicembre 2021*, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il *15 dicembre 2021*, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019»;

b) al comma 10-*bis*, secondo periodo, dopo le parole «salute pubblica» sono aggiunte le seguenti: «e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali»;

c) al comma 10-*quinquies*, le parole «ai commi 10-*bis* e 10-*ter*» sono sostituite dalle seguenti: «al comma 10-*ter*»;

d) dopo il comma 10-*quinquies* è aggiunto il seguente: «10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera *a)* del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e *della* mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.».

5-bis. *Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera* b)*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.*

5-ter. *Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5*-bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

5-quater. *Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

6. All'articolo 103-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole «fino al 31 agosto 2021» sono sostituite dalle seguenti: «fino al 31 dicembre 2021».

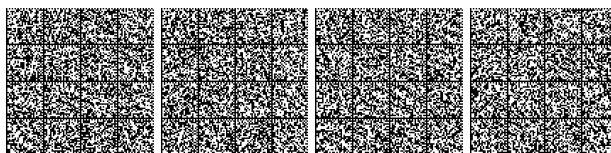
6-bis. *Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al primo periodo, dopo le parole: «con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020» sono inserite le seguenti: «nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022»;*

b) *dopo il terzo periodo è inserito il seguente: «Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali».*

6-ter. *Agli oneri derivanti dal comma 6*-bis*, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera* a)*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

6-quater. *All'articolo 184*-quater *del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:*

«5-bis. *Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti*

*dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-*bis *della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salvo le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-*ter *del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.*

5-ter. *Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili».*

Riferimenti normativi:

— Si riportano gli articoli 14, commi 1 e 4, 16, comma 4, 18, 20 e l'Allegato I, punto 2), lettera *d)*, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 (Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri), come modificati dalla presente legge:

«Art. 14 (Segnalazione di apparenti anomalie*)*. — 1. I piloti che operano su navi in arrivo o in partenza da un porto nazionale o che operano su navi dirette o in transito all'interno delle acque di giurisdizione, informano immediatamente l'autorità competente locale, qualora nell'esercizio delle loro normali funzioni, vengano comunque a conoscenza di anomalie che possono costituire un rischio per la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia per l'ambiente marino. *Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino*.

(*Omissis*)

4. L'autorità competente locale provvede ad intraprendere, a seguito della segnalazione *ricevuta*, le azioni ritenute appropriate, in conformità a quanto prescritto dall'allegato III, 2B.»

«Art. 16 *(Ispezioni iniziali e dettagliate)*. — (*Omissis*)

4. Quando le condizioni generali della nave sono palesemente sub standard, l'ispettore sospende l'ispezione e dispone il fermo della nave finché *i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino* tutte le misure necessarie per garantire l'ottemperanza ai pertinenti requisiti fissati dalle convenzioni."

«Art. 18 (Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima). — 1. Gli ispettori, nell'espletamento delle attività di controllo dello Stato di approdo in materia di sicurezza, come definita dall'articolo 1, lettera *a)*, osservano le procedure e le linee guida specificate nell'allegato VIII per tutte le navi di cui all'articolo 3, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che fanno scalo nei porti nazionali."

«Art. 20 *(Provvedimenti di rifiuto di accesso)*. — 1. È rifiutato l'accesso ai porti e ancoraggi nazionali a tutte le navi che battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista nera adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei trentasei mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi, ovvero battono la bandiera di uno Stato la cui percentuale di fermi rientra nella lista grigia adottata conformemente al MOU di Parigi in base alle informazioni registrate nella banca dati sulle ispezioni e pubblicata ogni anno dalla Commissione UE e sono state fermate più di due volte nel corso dei ventiquattro mesi precedenti in un porto o ancoraggio di uno Stato membro o di uno Stato firmatario del MOU di Parigi.

1-*bis*. 1-*ter*. (*Abrogati*)

(*Omissis*).»

«Allegato I. Criteri minimi per i requisiti professionali degli ispettori (Articolo 5, commi 1 e 7).

(*Omissis*)

2. Gli ufficiali/sottufficiali ispettori di cui al punto 1 devono essere in possesso almeno di uno dei seguenti requisiti:

(*Omissis*)

d) diploma di laurea *magistrale conseguito al termine dell'*iter *di formazione degli ufficiali dei corsi normali,* oppure laurea triennale in scienze organizzative e gestionali marittime e navali, ovvero scienze e gestione delle attività marittime con indirizzo «gestione dell'ambiente marino»;

(*Omissis*).».

— Il Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, è pubblicato nella GUUE 25 luglio 2019, n. L 198.

— Si riporta l'articolo 2, comma 1, lettera *m)*, del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 (Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale):

«Art. 2 *(Definizioni)*. — 1. Ai fini del presente decreto si intende per:

(*Omissis*)

m) amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera;

(*Omissis*).».

— Il decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 (Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 ottobre 2012, n. 245, S.O., è stato convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre 2012, n. 294, S.O.

— Si riporta l'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri):

«Art. 17 *(Regolamenti)*. — (*Omissis*)

3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del ministro o di autorità sottordinate al ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.

(*Omissis*).».

— La legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023), è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 dicembre 2020, n.322, S.O.

— Si riportano l'articolo 5 e l'Allegato A, punti 7) e 8), della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), come modificati dalla presente legge:

«Art. 5 (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale). — *1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:*

a) *definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;*

b) *individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;*

c) *ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;*

d) *individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.*

1-bis. *Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14*-bis *della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11*-ter *della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).*

1-ter. *Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14*-ter *della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.*

1-quater. *Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.*

1-quinquies. *La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.*

1-sexies. *Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera* b)*, può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.*

1-septies. *Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS.*

2. I PRP di cui al comma 1-ter *sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.*

2-bis. *Nei porti di cui al comma 1*-ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:*

a) *adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;*

b) *inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;*

c) *approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3*-ter*, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.*

2-ter. *Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.*

3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e)*, l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.*

3-*bis*. Nei porti di cui al comma 3, nei quali non è istituita l'Autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato e approvato dalla regione di pertinenza o, ove istituita, dall'Autorità di sistema portuale regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale.

3-*ter*. I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.

4. Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente o su richiesta della regione o del comune interessato, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al piano regolatore portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.

4-*bis*. Le varianti-stralcio al piano regolatore portuale di cui al comma 4, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

4-ter. *Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale.*

5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.

(*Omissis*)».

«Allegato A

(*Omissis*)

7) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA - Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, *Porto di Arbatax e* Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale).

8) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE - Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani, *Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela nonché Porto di Licata*.

(*Omissis*)

15-*bis*) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO - Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni*, Reggio Calabria e Saline*.».

— Si riporta l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi).* — (*Omissis*)

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

— Il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 (Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere *e), f)* e *g)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 6 febbraio 2012, n. 30.

— Si riporta l'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali):

«Art. 8 *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata).* — 1. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni.

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali nella materia di rispettiva competenza; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall'articolo 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno.».

— Si riporta l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), come modificato dalla presente legge:

«Art. 89 *(Istituzione di un fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo).* — 1. In considerazione dei danni subiti dall'intero settore del trasporto marittimo a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID19 e al fine di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività ed efficienza dei collegamenti combinati passeggeri e merci via mare, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

2. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento della compensazione, di cui al comma 1, *alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo* alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno. Tali criteri, al fine di evitare sovra compensazioni, sono definiti anche tenendo conto dei costi cessanti, dei minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali applicati in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dei costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della medesima emergenza. Sono esclusi gli importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro del medesimo danno.

3. L'efficacia della presente disposizione è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

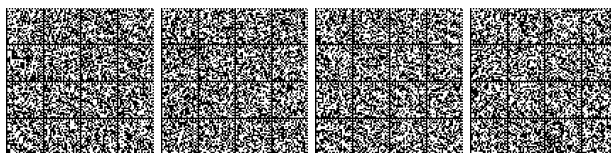
4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 50 milioni di euro per l'anno 2020, si provvede ai sensi dell'articolo 114.».

— Si riporta l'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), come modificato dalla presente legge:

«Art. 88 *(Decontribuzione per le imprese esercenti attività di cabotaggio e crocieristiche).* — 1. Al fine di mitigare gli effetti negativi derivanti dalla diffusione del virus COVID-19 e di salvaguardare i livelli occupazionali delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo, nonché per consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale, la salvaguardia dei livelli occupazionali, la competitività ed efficienza del trasporto locale ed insulare via mare, i benefici di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998 n. 30, sono estesi, a decorrere dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2021, *alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette.*

(*Omissis*).».

— Si riportano gli articoli 1 e 1-*bis* della legge 18 luglio 1957, n. 614 (Sistemazione dei servizi pubblici di linea di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como), come modificati dalla presente legge:

«Art. 1. — Il Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a gestire direttamente i servizi pubblici di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como a mezzo di apposito gestore, *nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma 1-*bis*, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta.*»

«Art. 1-bis. *Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo 23*-ter, *comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*.».

— Si riporta l'articolo 19-*ter*, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166 (Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee):

«Art. 19-*ter (Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime)*. — (*Omissis*)

16. Le risorse necessarie a garantire il livello dei servizi erogati sulla base delle convenzioni attualmente in vigore e prorogate ai sensi del comma 6, nonché delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio di cui ai commi da 8 a 15, nel limite di complessivi euro 184.942.251 a decorrere dal 2010, sono ripartite, per il 2010 e per ciascuno degli anni della durata delle nuove convenzioni e dei singoli contratti di servizio, come segue:

a) Tirrenia di navigazione S.p.a.: euro 72.685.642;

b) Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a.: euro 55.694.895;

c) Saremar-Sardegna Regionale Marittima S.p.a. - regione Sardegna: euro 13.686.441;

d) Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a. - regione Toscana: euro 13.005.441;

e) Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a. - regione Campania: euro 29.869.832.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 maggio 2020, n. 128, S.O., convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 luglio 2020, n. 180, S.O., come modificato dalla presente legge:

«Art. 199 *(Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi)*. — 1. In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza COVID - 19, le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio e fermo quanto previsto dall'articolo 9-*ter* del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130:

a) possono disporre, la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, *dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021* ed ivi compresi quelli previsti dall'articolo 92, comma 2, del decreto - legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando, *limitatamente all'anno 2020,* il proprio avanzo di amministrazione; la riduzione di cui alla presente lettera può essere riconosciuta, *per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 30 giugno 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subìto, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 luglio 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019*;

b) sono autorizzate a corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un contributo, nel limite massimo di 4 milioni di euro per l'anno 2020 e di 4 milioni di euro per l'anno 2021, pari ad euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID -19. Tale contributo è erogato dalla stessa Autorità di sistema portuale o dall'Autorità portuale. Fino a concorrenza del limite di spesa di 4 milioni di euro previsto dal primo periodo ed a valere sulle risorse di cui al medesimo periodo, l'Autorità di sistema portuale o l'Autorità portuale può altresì riconoscere in favore di imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell'articolo 18, comma 7, ultimo periodo, della medesima legge n. 84 del 1994, un contributo, pari a euro 90 per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza da COVID-19.

(*Omissis*)

10-*bis*. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2020 e di 68 milioni per l'anno 2021. Le disponibilità del fondo, nel limite di 5 milioni di euro per l'anno 2020 e nel limite di 63 milioni di euro per l'anno 2021, sono destinate a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti a tutela della salute pubblica *e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali*.

(*Omissis*)

10-*quinquies*. L'efficacia delle misure di cui *al comma 10-ter* del presente articolo è subordinata, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea.

10-sexies. *Le eventuali risorse residue di cui alla lettera* a) *del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione*.».

— Si riporta l'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale):

«Art. 17 *(Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo)*. — 1. Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'articolo 16, comma 3. La presente disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo è disciplina speciale.

2. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime, autorizzano l'erogazione delle prestazioni di cui al comma 1 da parte di una impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Detta impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali, non deve esercitare direttamente o indirettamente le attività di cui agli articoli 16 e 18 e le attività svolte dalle società di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *a)*, né deve essere detenuta direttamente o indirettamente da una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera *a)*, e neppure deve detenere partecipazioni anche di minoranza in una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera *a)*, impegnandosi, in caso contrario, a dismettere dette attività e partecipazioni prima del rilascio dell'autorizzazione.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 viene rilasciata dall'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa stessa e, comunque, subordinatamente all'avvenuta dismissione di ogni eventuale attività e partecipazione di cui al medesimo comma. L'impresa subentrante è tenuta a corrispondere il valore di mercato di dette attività e partecipazioni all'impresa che le dismette.

4. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima individua le procedure per garantire la continuità del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *b)*, nei confronti dell'impresa autorizzata.

5. Qualora non si realizzi quanto previsto dai commi 2 e 3, le prestazioni di cui al comma 1, vengono erogate da agenzie promosse dalle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, dalle autorità marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera *a)*. Ai fini delle prestazioni di cui al comma 1, l'agenzia assume i lavoratori impiegati presso le imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *b)*, che cessano la propria attività. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sono adottate le norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia.

6. L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5, qualora non abbiano personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista al comma 1, possono rivolgersi, quali imprese utilizzatrici, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo previsti all'articolo 2 della legge 24 giugno 1997, n. 196.

7. Nell'ambito delle trattative per la stipula del contratto collettivo nazionale dei lavoratori portuali previste al comma 13 le parti sociali individuano:

a) i casi in cui il contratto di fornitura di lavoro temporaneo può essere concluso ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera *a)*, della legge n. 196 del 1997;

b) le qualifiche professionali alle quali si applica il divieto previsto dall'articolo 1, comma 4, lettera *a)*, della legge n. 196 del 1997;

c) la percentuale massima dei prestatori di lavoro temporaneo in rapporto ai lavoratori occupati nell'impresa utilizzatrice, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 8, della legge n. 196 del 1997;

d) i casi per i quali può essere prevista una proroga dei contratti di lavoro a tempo determinato ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge n. 196 del 1997;

e) le modalità di retribuzione dei trattamenti aziendali previsti all'articolo 4, comma 2, della legge n. 196 del 1997.

8. Al fine di favorire la formazione professionale, l'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 realizzano iniziative rivolte al soddisfacimento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo. Dette iniziative possono essere finanziate anche con i contributi previsti dall'articolo 5 della legge n. 196 del 1997.

9.

10. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime adottano specifici regolamenti volti a controllare le attività effettuate dai soggetti di cui ai commi 2 e 5 anche al fine di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera *a)*, e della capacità di prestare le attività secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati. Detti regolamenti dovranno prevedere tra l'altro:

a) criteri per la determinazione e applicazione delle tariffe da approvare dall'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima;

b) disposizioni per la determinazione qualitativa e quantitativa degli organici dell'impresa di cui al comma 2 e dell'agenzia di cui al comma 5 in rapporto alle effettive esigenze delle attività svolte;

c) predisposizione di piani e programmi di formazione professionale sia ai fini dell'accesso alle attività portuali, sia ai fini dell'aggiornamento e della riqualificazione dei lavoratori;

d) procedure di verifica e di controllo da parte delle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, delle autorità marittime circa l'osservanza delle regolamentazioni adottate;

e) criteri per la salvaguardia della sicurezza sul lavoro.

11. Ferme restando le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime, che hanno rilasciato le autorizzazioni di cui al comma 2, possono sospenderne l'efficacia o, nei casi più gravi, revocarle allorquando accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Nel caso in cui la violazione sia commessa da agenzie di cui al comma 5, le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime possono disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia stessa.

12. La violazione delle disposizioni tariffarie, previste dai regolamenti di cui al comma 10, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da 5164,57 euro a 30987,41 euro.

13. Le Autorità di sistema portuale, o, laddove non istituite, le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall'articolo 16 e negli atti di concessione di cui all'articolo 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui al presente articolo e agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera *b)*. Detto trattamento minimo non può essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, e suoi successivi rinnovi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese portuali di cui ai sopracitati articoli e dall'Associazione porti italiani (Assoporti).

14. Le Autorità di sistema portuale esercitano le competenze di cui al presente articolo previa deliberazione del comitato portuale, sentita la commissione consultiva. Le autorità marittime esercitano le competenze di cui al presente articolo sentita la commissione consultiva.

15. Per l'anno 2008 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie di cui ai commi 2 e 5 e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera *b)*, è riconosciuta un'indennità pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile d'integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero, distinto per ciascuna impresa o agenzia, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, dalle autorità marittime.

15-*bis*. Al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera, l'Autorità di sistema portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo. Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dall'Autorità stessa.».

— Si riporta l'articolo 103-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 17 marzo 2020, n. 70, Edizione straordinaria, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 29 aprile 2020, n. 110, S.O., come modificato dalla presente legge:

«Art. 103-*bis (Proroga della scadenza delle certificazioni e dei collaudi dei motopescherecci)*. — 1. Tutte le certificazioni e i collaudi dei motopescherecci adibiti alla pesca professionale nonché delle unità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, rilasciati dalle Amministrazioni statali e dagli organismi riconosciuti, in scadenza in data successiva al 30 gennaio 2020 e fino alla data del 30 settembre 2020, sono prorogati al 31 dicembre 2020; a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e *fino al 31 dicembre 2021*, in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione, tutti i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo vengono stipulati dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore nelle forme di cui all'articolo 329 del codice della navigazione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'articolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 278, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016), come modificato dalla presente legge:

«278. È istituito nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali il Fondo per le vittime dell'amianto, in favore degli eredi di coloro che sono deceduti a seguito di patologie asbesto-correlate per esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali nei porti nei quali hanno trovato applicazione le disposizioni della legge 27 marzo 1992, n. 257, con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020 *nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022*. Le prestazioni del Fondo non escludono la fruizione dei diritti derivanti dalle norme generali e speciali dell'ordinamento e si cumulano con essi. Il Fondo concorre al pagamento, in favore dei superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, di quanto agli stessi superstiti è dovuto a titolo di risarcimento del danno, patrimoniale e non patrimoniale, come liquidato con sentenza esecutiva o con verbale di conciliazione giudiziale. *Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali.* Le procedure e le modalità di erogazione delle prestazioni sono stabilite con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.».

— Si riporta l'articolo 18, comma 1, lettera *a)*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185 (Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 29 novembre 2008, n. 280, S.O., convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 28 gennaio 2009, n. 22, S.O.:

«Art. 18 *(Ferma la distribuzione territoriale, riassegnazione delle risorse per formazione ed occupazione e per interventi infrastrutturali)*. — 1. In considerazione della eccezionale crisi economica internazionale e della conseguente necessità della riprogrammazione nell'utilizzo delle risorse disponibili, fermi i criteri di ripartizione territoriale e le competenze regionali, nonché quanto previsto ai sensi degli articoli 6-*quater* e 6-*quinquies* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, il CIPE, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nonché con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per quanto attiene alla lettera *b)*, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, assegna una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate:

a) al Fondo sociale per occupazione e formazione, che è istituito nello stato di previsione del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali nel quale affluiscono anche le risorse del Fondo per l'occupazione, nonché le risorse comunque destinate al finanziamento degli ammortizzatori sociali concessi in deroga alla normativa vigente e quelle destinate in via ordinaria dal CIPE alla formazione;

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 184-*quater* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), come modificato dalla presente legge:

«Art. 184-*quater (Utilizzo dei materiali di dragaggio)*. — 1. I materiali dragati sottoposti ad operazioni di recupero in casse di colmata o in altri impianti autorizzati ai sensi della normativa vigente, cessano di essere rifiuti se, all'esito delle operazioni di recupero, che possono consistere anche in operazioni di cernita e selezione, soddisfano e sono utilizzati rispettando i seguenti requisiti e condizioni:

a) non superano i valori delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alle colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 al titolo V della parte quarta, con riferimento alla destinazione urbanistica del sito di utilizzo, o, in caso di utilizzo diretto in un ciclo produttivo, rispondono ai requisiti tecnici di cui alla lettera *b)*, secondo periodo;

b) è certo il sito di destinazione e sono utilizzati direttamente, anche a fini del riuso o rimodellamento ambientale, senza rischi per le matrici ambientali interessate e in particolare senza determinare contaminazione delle acque sotterranee e superficiali. In caso di utilizzo diretto in un ciclo produttivo, devono, invece, rispettare i requisiti tecnici per gli scopi specifici individuati, la normativa e gli standard esistenti applicabili ai prodotti e alle materie prime, e in particolare non devono determinare emissioni nell'ambiente superiori o diverse qualitativamente da quelle che derivano dall'uso di prodotti e di materie prime per i quali è stata rilasciata l'autorizzazione all'esercizio dell'impianto.

2. Al fine di escludere rischi di contaminazione delle acque sotterranee, i materiali di dragaggio destinati all'utilizzo in un sito devono essere sottoposti a test di cessione secondo le metodiche e i limiti di cui all'Allegato 3 del decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998, pubblicato nel supplemento ordinario n. 72 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 16 aprile 1998. L'autorità competente può derogare alle concentrazioni limite di cloruri e di solfati qualora i materiali di dragaggio siano destinati ad aree prospicenti il litorale e siano compatibili con i livelli di salinità del suolo e della falda.

3. Il produttore o il detentore predispongono una dichiarazione di conformità da cui risultino, oltre ai dati del produttore, o del detentore e dell'utilizzatore, la tipologia e la quantità dei materiali oggetto di utilizzo, le attività di recupero effettuate, il sito di destinazione e le altre modalità di impiego previste e l'attestazione che sono rispettati i criteri di cui al presente articolo. La dichiarazione di conformità è presentata all'autorità competente per il procedimento di recupero e all'ARPA nel cui territorio è localizzato il sito di destinazione o il ciclo produttivo di utilizzo, trenta giorni prima dell'inizio delle operazioni di conferimento. Tutti i soggetti che intervengono nel procedimento di recupero e di utilizzo dei materiali di cui al presente articolo conservano una copia della dichiarazione per almeno un anno dalla data del rilascio, mettendola a disposizione delle autorità competenti che la richiedano.

4. Entro trenta giorni dalla comunicazione della dichiarazione di cui al comma 3, l'autorità competente per il procedimento di recupero verifica il rispetto dei requisiti e delle procedure disciplinate dal presente articolo e qualora rilevi difformità o violazioni degli stessi ordina il divieto di utilizzo dei materiali di cui al comma 1 che restano assoggettati al regime dei rifiuti.

5. I materiali che cessano di essere rifiuti ai sensi dei commi 1 e 2 durante la movimentazione sono accompagnati dalla comunicazione di cui al comma 3 e dal documento di trasporto o da copia del contratto di trasporto redatto in forma scritta o dalla scheda di trasporto di cui agli articoli 6 e 7-*bis* del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

5-bis. *Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-*ter* del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.*

5-ter. *Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili.*».

Art. 4 - *bis*

Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti

*1. All'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: «le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b*), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992» sono aggiunte le seguenti: «nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 maggio 2020, n. 128, S.O., convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 luglio 2020, n. 180, S.O., come modificato dalla presente legge:

«Art. 200 *(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)*. — (*Omissis*)

6-*bis*. Al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2, fino al 30 giugno 2021, in deroga all'articolo 87, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 *nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21,* possono essere destinate ai servizi di linea per trasporto di persone anche le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera *b)*, del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

(*Omissis*).».

Art. 5.

Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, *di seguito denominato «CISMI»*, che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca *collocato fuori ruolo* con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 *per l'anno* 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, *può avvalersi di non più di* quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati*,* e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

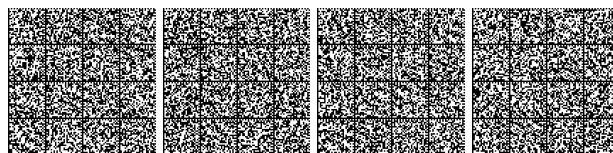
3. Per l'attuazione delle disposizioni del comma 1, è autorizzata la spesa di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022. Al relativo onere si provvede per euro 741.985 per l'anno 2021 e per euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera *a)*, la parola: «sei» è sostituita dalla seguente: «sette» e dopo le parole: «uno appartenente al Ministero dell'economia *e delle finanze*» sono aggiunte le seguenti: «e uno appartenente al Ministero della difesa»;

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo *rimborso delle spese* nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera *a)*, pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera *a)*, per l'anno 2021*,* e lettera *b)*, si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. *Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.*

6. All'articolo 22, comma 2, terzo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le parole «, senza oneri a carico della finanza pubblica,» sono soppresse e il quarto periodo è sostituito dal seguente: «Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022».

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 1.986.272,57 per l'anno 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;

b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 2.446.641,12 per l'anno 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e in considerazione delle peculiari responsabilità del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale sono incrementati, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

a) nella misura di complessivi euro 203.578.47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

9. Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

10. Il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, anche se eseguiti prima dell'entrata in vigore del predetto regolamento. Gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 113, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016 fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

11. All'articolo 10, comma 1, lettera *f)*, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole «un rappresentante per ciascuna», *ovunque ricorrono,* sono sostituite dalle seguenti: «un rappresentante espressione»;

b) al *numero 7)*, le parole «delle Confederazioni alle quali aderisce» sono sostituite dalle seguenti: «della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria».

Riferimenti normativi:

— Per il regolamento (UE) del 12 febbraio 2021 n. 2021/241 (Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza), si veda nei riferimenti normativi all'articolo 2.

— Per l'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 (Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti) convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, si veda nei riferimenti normativi all'articolo 2.

— Si riporta l'articolo 7 del citato decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165:

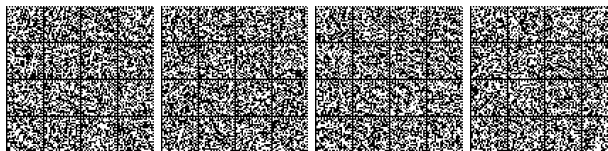
«Art.7 *(Gestione delle risorse umane)*. — 1. Le pubbliche amministrazioni garantiscono parità e pari opportunità tra uomini e donne e l'assenza di ogni forma di discriminazione, diretta e indiretta, relativa al genere, all'età, all'orientamento sessuale, alla razza, all'origine etnica, alla disabilità, alla religione o alla lingua, nell'accesso al lavoro, nel trattamento e nelle condizioni di lavoro, nella formazione professionale, nelle promozioni e nella sicurezza sul lavoro. Le pubbliche amministrazioni garantiscono altresì un ambiente di lavoro improntato al benessere organizzativo e si impegnano a rilevare, contrastare ed eliminare ogni forma di violenza morale o psichica al proprio interno.

2. Le amministrazioni pubbliche garantiscono la libertà di insegnamento e l'autonomia professionale nello svolgimento dell'attività didattica, scientifica e di ricerca.

3. Le amministrazioni pubbliche individuano criteri certi di priorità nell'impiego flessibile del personale, purché compatibile con l'organizzazione degli uffici e del lavoro, a favore dei dipendenti in situazioni di svantaggio personale, sociale e familiare e dei dipendenti impegnati in attività di volontariato ai sensi della legge 11 agosto 1991, n. 266.

4. Le amministrazioni pubbliche curano la formazione e l'aggiornamento del personale, ivi compreso quello con qualifiche dirigenziali, garantendo altresì l'adeguamento dei programmi formativi, al fine di contribuire allo sviluppo della cultura di genere della pubblica amministrazione.

5. Le amministrazioni pubbliche non possono erogare trattamenti economici accessori che non corrispondano alle prestazioni effettivamente rese.

5-*bis*. È fatto divieto alle amministrazioni pubbliche di stipulare contratti di collaborazione che si concretano in prestazioni di lavoro esclusivamente personali, continuative e le cui modalità di esecuzione siano organizzate dal committente anche con riferimento ai tempi e al luogo di lavoro. I contratti posti in essere in violazione del presente comma sono nulli e determinano responsabilità erariale. I dirigenti che operano in violazione delle disposizioni del presente comma sono, altresì, responsabili ai sensi dell'articolo 21 e ad essi non può essere erogata

la retribuzione di risultato. Resta fermo che la disposizione di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, non si applica alle pubbliche amministrazioni.

6. Fermo restando quanto previsto dal comma 5-*bis*, per specifiche esigenze cui non possono far fronte con personale in servizio, le amministrazioni pubbliche possono conferire esclusivamente incarichi individuali, con contratti di lavoro autonomo, ad esperti di particolare e comprovata specializzazione anche universitaria, in presenza dei seguenti presupposti di legittimità:

a) l'oggetto della prestazione deve corrispondere alle competenze attribuite dall'ordinamento all'amministrazione conferente, ad obiettivi e progetti specifici e determinati e deve risultare coerente con le esigenze di funzionalità dell'amministrazione conferente;

b) l'amministrazione deve avere preliminarmente accertato l'impossibilità oggettiva di utilizzare le risorse umane disponibili al suo interno;

c) la prestazione deve essere di natura temporanea e altamente qualificata; non è ammesso il rinnovo; l'eventuale proroga dell'incarico originario è consentita, in via eccezionale, al solo fine di completare il progetto e per ritardi non imputabili al collaboratore, ferma restando la misura del compenso pattuito in sede di affidamento dell'incarico;

d) devono essere preventivamente determinati durata, oggetto e compenso della collaborazione.

Si prescinde dal requisito della comprovata specializzazione universitaria in caso di stipulazione di contratti di collaborazione per attività che debbano essere svolte da professionisti iscritti in ordini o albi o con soggetti che operino nel campo dell'arte, dello spettacolo, dei mestieri artigianali o dell'attività informatica nonché a supporto dell'attività didattica e di ricerca, per i servizi di orientamento, compreso il collocamento, e di certificazione dei contratti di lavoro di cui al decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, purché senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ferma restando la necessità di accertare la maturata esperienza nel settore.

Il ricorso ai contratti di cui al presente comma per lo svolgimento di funzioni ordinarie o l'utilizzo dei soggetti incaricati ai sensi del medesimo comma come lavoratori subordinati è causa di responsabilità amministrativa per il dirigente che ha stipulato i contratti. Il secondo periodo dell'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168 convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2004, n. 191, è soppresso. Si applicano le disposizioni previste dall'articolo 36, comma 3, del presente decreto e, in caso di violazione delle disposizioni di cui al presente comma, fermo restando il divieto di costituzione di rapporti di lavoro a tempo indeterminato, si applica quanto previsto dal citato articolo 36, comma 5-*quater*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 45, commi 1 e 2, del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, come modificato dalla presente legge:

«Art. 45 *(Disposizioni urgenti in materia di funzionalità del Consiglio Superiore dei lavori pubblici)*. — 1. Al fine di conseguire gli obbiettivi di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, è istituito, fino al 31 dicembre 2026, presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione dei pareri di cui all'articolo 44 del presente decreto, in relazione agli interventi indicati nell'Allegato IV al presente decreto, un Comitato speciale presieduto dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e composto da:

a) sette dirigenti di livello generale in servizio presso le amministrazioni dello Stato, designati dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dai rispettivi Ministri, dei quali uno appartenente alla Presidenza del Consiglio dei ministri, uno appartenente al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, uno appartenente al Ministero della transizione ecologica, uno appartenente al Ministero della cultura, uno appartenente al Ministero dell'interno, un appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze *e uno appartenente al Ministero della difesa*;

b) tre rappresentanti designati dalla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, scelti tra soggetti in possesso di adeguate professionalità;

c) tre rappresentanti designati dagli Ordini professionali, di cui uno designato dall'Ordine professionale degli ingegneri, uno designato dall'Ordine professionale degli architetti ed uno designato dall'Ordine professionale dei geologi;

d) tredici esperti scelti fra docenti universitari di chiara ed acclarata competenza;

e) un magistrato amministrativo, con qualifica di consigliere, un consigliere della Corte dei conti e un avvocato dello Stato.

2. Al Comitato possono essere invitati a partecipare, in qualità di esperti per la trattazione di speciali problemi, studiosi e tecnici anche non appartenenti a pubbliche amministrazioni, senza diritto di voto. Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso *delle* spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 22 del citato decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato dalla presente legge:

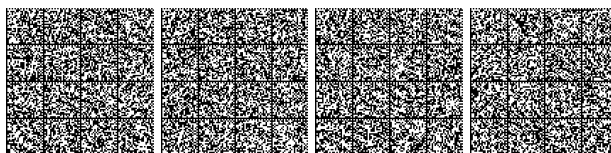
«Art. 22 *(Trasparenza nella partecipazione di portatori di interessi e dibattito pubblico)*. — 1. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori pubblicano, nel proprio profilo del committente, i progetti di fattibilità relativi alle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, nonché gli esiti della consultazione pubblica, comprensivi dei resoconti degli incontri e dei dibattiti con i portatori di interesse. I contributi e i resoconti sono pubblicati, con pari evidenza, unitamente ai documenti predisposti dall'amministrazione e relativi agli stessi lavori.

2. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente codice, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro per i beni e le attività culturali, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, in relazione ai nuovi interventi avviati dopo la data di entrata in vigore del medesimo decreto, sono fissati i criteri per l'individuazione delle opere di cui al comma 1, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per le quali è obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, e sono altresì definiti le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura. Con il medesimo decreto sono altresì stabilite le modalità di monitoraggio sull'applicazione dell'istituto del dibattito pubblico. A tal fine è istituita una commissione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di raccogliere e pubblicare informazioni sui dibattiti pubblici in corso di svolgimento o conclusi e di proporre raccomandazioni per lo svolgimento del dibattito pubblico sulla base dell'esperienza maturata. *Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 113 del citato decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50:

«Art. 113 *(Incentivi per funzioni tecniche)*. — 1. Gli oneri inerenti alla progettazione, alla direzione dei lavori ovvero al direttore dell'esecuzione, alla vigilanza, ai collaudi tecnici e amministrativi ovvero alle verifiche di conformità, al collaudo statico, agli studi e alle ricerche connessi, alla progettazione dei piani di sicurezza e di coordinamento e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione quando previsti ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008 n. 81, alle prestazioni professionali e specialistiche necessari per la redazione di un progetto esecutivo completo in ogni dettaglio fanno carico agli stanziamenti previsti per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.2. A valere sugli stanziamenti di cui al comma 1, le amministrazioni aggiudicatrici destinano ad un apposito fondo risorse finanziarie in misura non superiore al 2 per cento modulate sull'importo dei lavori, servizi e forniture, posti a base di gara per le funzioni tecniche svolte dai dipendenti delle stesse esclusivamente per le attività di programmazione della spesa per investimenti, di valutazione preventiva dei progetti, di predisposizione e di controllo delle procedure di gara e di esecuzione dei contratti pubblici, di RUP, di direzione dei lavori ovvero direzione dell'esecuzione e di collaudo tecnico amministrativo ovvero di verifica di conformità, di collaudatore statico ove necessario per consentire l'esecuzione del contratto nel rispetto dei documenti a base di gara, del progetto, dei tempi e costi prestabiliti. Tale fondo non è previsto da parte di quelle amministrazioni aggiudicatrici per le quali sono in essere contratti o convenzioni che prevedono modalità diverse per la retribuzione delle funzioni tecniche svolte dai propri dipendenti. Gli enti che costitu-

iscono o si avvalgono di una centrale di committenza possono destinare il fondo o parte di esso ai dipendenti di tale centrale. La disposizione di cui al presente comma si applica agli appalti relativi a servizi o forniture nel caso in cui è nominato il direttore dell'esecuzione.

3. L'ottanta per cento delle risorse finanziarie del fondo costituito ai sensi del comma 2 è ripartito, per ciascuna opera o lavoro, servizio, fornitura con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa del personale, sulla base di apposito regolamento adottato dalle amministrazioni secondo i rispettivi ordinamenti, tra il responsabile unico del procedimento e i soggetti che svolgono le funzioni tecniche indicate al comma 2 nonché tra i loro collaboratori. Gli importi sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione. L'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore stabilisce i criteri e le modalità per la riduzione delle risorse finanziarie connesse alla singola opera o lavoro a fronte di eventuali incrementi dei tempi o dei costi non conformi alle norme del presente decreto. La corresponsione dell'incentivo è disposta dal dirigente o dal responsabile di servizio preposto alla struttura competente, previo accertamento delle specifiche attività svolte dai predetti dipendenti. Gli incentivi complessivamente corrisposti nel corso dell'anno al singolo dipendente, anche da diverse amministrazioni, non possono superare l'importo del 50 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo. Le quote parti dell'incentivo corrispondenti a prestazioni non svolte dai medesimi dipendenti, in quanto affidate a personale esterno all'organico dell'amministrazione medesima, ovvero prive del predetto accertamento, incrementano la quota del fondo di cui al comma 2. Il presente comma non si applica al personale con qualifica dirigenziale.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 10, comma 1, lettera *f)*, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284 (Riordino della Consulta generale per l'autotrasporto e del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori), come modificato dalla presente legge:

«Art. 10 *(Composizione)*. — 1. Il Comitato centrale è composto dai seguenti membri effettivi, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

(*Omissis*)

f) un rappresentante *espressione* delle associazioni di categoria degli autotrasportatori, nonché un rappresentante *espressione* delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo giuridicamente riconosciute dal Ministero competente ai sensi delle vigenti disposizioni, che abbiano i seguenti requisiti:

1) ordinamento interno a base democratica, sancito dallo statuto;

2) potere di rappresentanza, risultante in modo esplicito dallo statuto, della categoria degli autotrasportatori, con esclusione di contemporanea rappresentanza di categorie aventi interessi contrapposti;

3) anzianità di costituzione, avvenuta con atto notarile, di almeno cinque anni, durante i quali siano state date, in maniera continuativa, anche a livello provinciale, manifestazioni di attività svolte nell'interesse professionale della categoria;

4) non meno di cinquecento imprese iscritte a livello nazionale, ovvero imprese iscritte con un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore a ventimila tonnellate;

5) organizzazione periferica comprovata con proprie sedi in almeno venti circoscrizioni provinciali;

6) essere stata firmataria, nel corso degli ultimi dieci anni, di rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro logistica, trasporto merci e spedizione;

7) essere rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, direttamente o per il tramite *della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria*;

(*Omissis*).».

Art. 6.

Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e *delle infrastrutture stradali e autostradali e dell'Ente nazionale per l'aviazione civile*

1. All'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4:

1) alla lettera *a)*, le parole «ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264» sono soppresse;

2) alla lettera *g)*, dopo le parole «le ispezioni di sicurezza» sono inserite le seguenti: «con le modalità»;

3) alla lettera *l)*, dopo le parole «n. 35 del 2011», sono aggiunte le seguenti: «, da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo»;

b) il comma 4-*quater* è sostituito dal seguente: «4-*quater*. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi.»;

c) al comma 5, le parole «comma 4, lettere *a)* e *c)*» sono sostituite dalle seguenti: «comma 4, lettere *a)* e *g)*»;

d) al comma 5-*bis*, primo periodo, le parole «ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264» sono soppresse;

e) al comma 9, lettera *b)*, le parole «569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale» sono sostitute dalle seguenti: «668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale»;

f) al comma 13, le parole «due posizioni di uffici di livello dirigenziale generale» sono sostituite dalle seguenti: «tre posizioni di uffici di livello dirigenziale generale»;

2. All'articolo 12, comma 3, lettera *a)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole «e dal personale dell'A.N.A.S.» sono aggiunte le seguenti: «, nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali».

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno ad personam riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal *decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

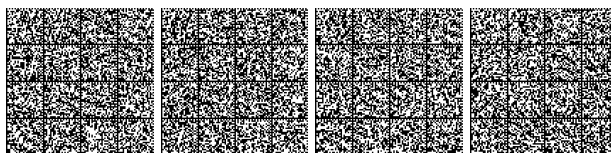
6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

7. Agli oneri derivanti dai commi 1, lettere *e)* ed *f)*, e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022 si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

.

8. All'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole «il Consiglio superiore dei lavori pubblici» sono sostituite dalle seguenti: «l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali»;

b) al comma 2, primo periodo, le parole «La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici» sono sostituite dalle seguenti: «La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza

delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici» *e le parole: «da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali,» sono soppresse e, al secondo periodo*, le parole «La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici» sono sostituite dalle seguenti: «La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e *autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere»;*

c) al comma 11, le parole «del Consiglio superiore dei lavori pubblici» sono sostituite dalle seguenti: «dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali».

9. Con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 12 del citato decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, come modificato dalla presente legge:

«Art. 12 *(Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali)*. — 1. È istituita, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), di seguito Agenzia, con sede in Roma presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con possibilità di articolazioni territoriali, di cui una, con competenze riferite in particolare ai settori delle infrastrutture stradali e autostradali, avente sede a Genova. Fermi i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, l'Agenzia promuove e assicura la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, direttamente sulla base del programma annuale di attività di cui al comma 5-*bis*, nonché nelle forme e secondo le modalità indicate nei commi da 3 a 5. Per quanto non disciplinato dal presente articolo si applicano gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

2. A decorrere dalla data di cui al comma 19, quarto periodo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è soppressa e l'esercizio delle relative funzioni è attribuito all'Agenzia, che succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi al predetto ente e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie. L'Agenzia è dotata di personalità giuridica e ha autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha poteri di indirizzo e vigilanza, che esercita secondo le modalità previste nel presente decreto.

3. Con riferimento al settore ferroviario, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni, anche di regolamentazione tecnica, per essa previsti dai decreti legislativi recanti attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie e della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto dai medesimi decreti. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate, i compiti di autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al Capo IV della direttiva (UE) 2016/798 sono affidati, a seguito di apposite convenzioni, all'Agenzia o all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo.

4. Con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e fermi restando i compiti e le responsabilità dei soggetti gestori, l'Agenzia, anche avvalendosi degli altri soggetti pubblici che operano in materia di sicurezza delle infrastrutture:

a) esercita l'attività ispettiva finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) promuove l'adozione da parte dei gestori delle reti stradali ed autostradali di Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture certificati da organismi di parte terza riconosciuti dall'Agenzia;

c) propone al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'adozione, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, del decreto previsto dall'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35;

d) stabilisce, con proprio provvedimento, modalità, contenuti e documenti costituenti la valutazione di impatto sulla sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura di cui all'articolo 3 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;

e) cura la tenuta dell'elenco dei soggetti che possono effettuare i controlli ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011 nonché la relativa attività di formazione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 9 del medesimo decreto;

f) provvede alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché alla classificazione della sicurezza della rete esistente, secondo quanto previsto dall'articolo 5 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dal medesimo decreto;

g) effettua, in attuazione del programma annuale di attività di cui al comma 5-*bis* e comunque ogni qual volta ne ravvisi l'opportunità anche sulla base delle segnalazioni effettuate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili o di altre pubbliche amministrazioni, le ispezioni di sicurezza *con le modalità* previste dall'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, anche compiendo verifiche sulle attività di controllo già svolte dai gestori eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito;

h) adotta le misure di sicurezza temporanee da applicare ai tratti di rete stradale interessati da lavori stradali, fissando le modalità di svolgimento delle ispezioni volte ad assicurare la corretta applicazione delle stesse;

i) sovraintende alla gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011;

l) propone al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'aggiornamento delle tariffe previste dall'articolo 10 del citato decreto legislativo n. 35 del 2011, *da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo*;

4-*bis*. Fermi restando i compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco disciplinati dall'articolo 19 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, e dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, sono trasferiti all'Agenzia le funzioni ispettive e i poteri di cui agli articoli 11, commi 1 e 2, e 12 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, al fine di garantire la sicurezza delle gallerie situate sulle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea. Le funzioni ispettive e i poteri di cui al periodo precedente sono esercitati dall'Agenzia anche per garantire la sicurezza delle gallerie situate sulle strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i requisiti minimi di sicurezza delle gallerie situate sulle strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea, gli obblighi dei soggetti gestori e le relative sanzioni in caso di inosservanza delle disposizioni impartite dall'Agenzia, nonché i profili tariffari a carico dei gestori stessi, determinati sulla base del costo effettivo del servizio.

4-*ter*. All'articolo 4, comma 5, del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, le parole: «ed effettua le ispezioni, le valutazioni e le verifiche funzionali di cui all'articolo 11» sono soppresse.

4-quater. *Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla* Gazzetta Ufficiale *n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi*.

4-*quinquies*. All'articolo 15 della legge 1° agosto 2002, n. 166, dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

«6-*bis*. A decorrere dal 1° giugno 2019, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sull'attuazione, da parte dei concessionari autostradali, degli interventi di verifica e di messa in sicurezza delle infrastrutture viarie oggetto di atti convenzionali.».

5. Ferme restando le sanzioni già previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, l'inosservanza da parte dei gestori delle prescrizioni adottate dall'Agenzia, nell'esercizio delle attività di cui al comma 4, *lettere* a) *e g)*, è punita con le sanzioni amministrative pecuniarie, anche progressive, accertate e irrogate dall'Agenzia secondo le disposizioni di cui al Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689. Per gli enti territoriali la misura della sanzione è compresa tra euro 5.000 e euro 200.000 ed è determinata anche in funzione del numero di abitanti. Nei confronti dei soggetti aventi natura imprenditoriale l'Agenzia dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria fino al dieci per cento del fatturato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla contestazione della violazione. In caso di reiterazione delle violazioni, l'Agenzia può applicare un'ulteriore sanzione di importo fino al doppio della sanzione già applicata entro gli stessi limiti previsti per la prima. Qualora il comportamento sanzionabile possa arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'infrastruttura o della circolazione stradale o autostradale, l'Agenzia può imporre al gestore l'adozione di misure cautelative, limitative o interdittive, della circolazione dei veicoli sino alla cessazione delle condizioni che hanno comportato l'applicazione della misura stessa e, in caso di inottemperanza, può irrogare una sanzione, rispettivamente per gli enti territoriali e i soggetti aventi natura imprenditoriale, non superiore a euro 100.000 ovvero al tre per cento del fatturato sopra indicato.

5-*bis*. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali adotta, entro il 31 dicembre di ciascun anno, il programma delle attività di vigilanza diretta dell'Agenzia sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, da espletarsi nel corso dell'anno successivo, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Relativamente alle attività dell'anno 2021, il programma di cui al primo periodo è adottato entro il 31 agosto 2021. Entro il 31 gennaio di ciascun anno, l'Agenzia trasmette al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sulle attività previste dai commi da 3 a 5 e svolte nel corso dell'anno precedente.

6. Sono organi dell'Agenzia:

a) il direttore dell'agenzia, scelto in base a criteri di alta professionalità, di capacità manageriale e di qualificata esperienza nell'esercizio di funzioni attinenti al settore operativo dell'agenzia;

b) il comitato direttivo, composto da quattro membri e dal direttore dell'agenzia, che lo presiede;

c) il collegio dei revisori dei conti.

7. Il direttore è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ferma restando l'applicazione dell'articolo 19, comma 8, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. L'incarico ha la durata massima di tre anni, è rinnovabile per una sola volta ed è incompatibile con altri rapporti di lavoro subordinato e con qualsiasi altra attività professionale privata anche occasionale. Il comitato direttivo è nominato per la durata di tre anni con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Metà dei componenti sono scelti tra i dipendenti di pubbliche amministrazioni ovvero tra soggetti ad esse esterni dotati di specifica competenza professionale attinente ai settori nei quali opera l'agenzia. I restanti componenti sono scelti tra i dirigenti dell'agenzia e non percepiscono alcun compenso aggiuntivo per lo svolgimento dell'incarico nel comitato direttivo. Il collegio dei revisori dei conti è composto dal presidente, da due membri effettivi e due supplenti iscritti al registro dei revisori legali, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I revisori durano in carica tre anni e possono essere confermati una sola volta. Il collegio dei revisori dei conti esercita le funzioni di cui all'articolo 2403 del codice civile, in quanto applicabile. I componenti del comitato direttivo non possono svolgere attività professionale, né essere amministratori o dipendenti di società o imprese, nei settori di intervento dell'Agenzia. I compensi dei componenti degli organi collegiali sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia delle finanze secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e sono posti a carico del bilancio dell'Agenzia.

8. Lo statuto dell'Agenzia è deliberato dal comitato direttivo ed è approvato con le modalità di cui al comma 10. Lo Statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Agenzia e reca principi generali in ordine alla sua organizzazione ed al suo funzionamento.

9. Il regolamento di amministrazione dell'Agenzia è deliberato, su proposta del direttore, dal comitato direttivo ed è sottoposto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che lo approva, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze, ai sensi del comma 10. In particolare esso:

a) disciplina l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia, attraverso la previsione di due distinte articolazioni competenti ad esercitare rispettivamente le funzioni già svolte dall'ANSF in materia di sicurezza ferroviaria e le nuove competenze in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, cui sono preposte due posizioni di ufficio di livello dirigenziale generale;

b) fissa le dotazioni organiche complessive del personale di ruolo dipendente dall'Agenzia nel limite massimo di *668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale*;

10. Le deliberazioni del comitato direttivo relative allo statuto e ai regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia sono approvate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze. L'approvazione può essere negata per ragioni di legittimità o di merito. Per l'approvazione dei bilanci e dei piani pluriennali di investimento si applicano le disposizioni del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439. Gli altri atti di gestione dell'Agenzia non sono sottoposti a controllo ministeriale preventivo.

11. I dipendenti dell'ANSF a tempo indeterminato sono inquadrati nel ruolo dell'Agenzia e mantengono il trattamento economico fondamentale e accessorio, limitatamente alle voci fisse e continuative, corrisposto al momento dell'inquadramento e in applicazione di quanto previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro di cui al comma 16. Per i restanti contratti di lavoro l'Agenzia subentra nella titolarità dei rispettivi rapporti, ivi comprese le collaborazioni in corso che restano in vigore sino a naturale scadenza.

12. In ragione dell'esercizio delle funzioni di cui al comma 4, in aggiunta all'intera dotazione organica del personale dell'ANSF, è assegnato all'Agenzia un contingente di personale di 250 unità, destinato all'esercizio delle funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e di 15 posizioni di uffici di livello dirigenziale non generale.

13. Nell'organico dell'Agenzia sono presenti *tre posizioni di uffici di livello dirigenziale generale*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 12, comma 3, lettera *a)*, del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla presente legge:

«Art. 12 *(Espletamento dei servizi di polizia stradale)*. — (*Omissis*)

3. La prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione:

a) dal personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento per i trasporti terrestri appartenente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e

dal personale dell'A.N.A.S., *nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali*;

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 23 del citato decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495:

«Art. 23 *(Esame di qualificazione)*. — 1. Le amministrazioni cui appartiene il personale di cui all'art. 12, comma 3, del codice, stabiliscono l'organizzazione e le procedure per lo svolgimento di corsi di preparazione e qualificazione per sostenere i prescritti esami di idoneità per l'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'art. 11, comma 1, lettere *a)* ed *e)* del codice. Per gli enti di cui all'art. 12, comma 3, lettera *b)*, del codice, provvedono le regioni per il proprio personale, le province per il personale delle province stesse ed i comuni per il personale di appartenenza.

2. Le amministrazioni di cui al comma 1 stabiliscono i requisiti per l'espletamento dei servizi di cui all'art. 11, comma 1, lettere *a)* ed *e)* del codice, le modalità e i tempi per l'espletamento dei servizi stessi ed il contingente di personale da qualificare. Sono richiesti in ogni caso il possesso della patente di guida di categoria B ordinaria, l'effettivo servizio e l'inquadramento organico nei ruoli dell'amministrazione interessata da almeno tre anni.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 19 del citato decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165:

«Art. 19 *(Incarichi di funzioni dirigenziali)*. — 1. Ai fini del conferimento di ciascun incarico di funzione dirigenziale si tiene conto, in relazione alla natura e alle caratteristiche degli obiettivi prefissati ed alla complessità della struttura interessata, delle attitudini e delle capacità professionali del singolo dirigente, dei risultati conseguiti in precedenza nell'amministrazione di appartenenza e della relativa valutazione, delle specifiche competenze organizzative possedute, nonché delle esperienze di direzione eventualmente maturate all'estero, presso il settore privato o presso altre amministrazioni pubbliche, purché attinenti al conferimento dell'incarico. Al conferimento degli incarichi e al passaggio ad incarichi diversi non si applica l'articolo 2103 del codice civile.

1-*bis*. L'amministrazione rende conoscibili, anche mediante pubblicazione di apposito avviso sul sito istituzionale, il numero e la tipologia dei posti di funzione che si rendono disponibili nella dotazione organica ed i criteri di scelta; acquisisce le disponibilità dei dirigenti interessati e le valuta.

1-*ter*. Gli incarichi dirigenziali possono essere revocati esclusivamente nei casi e con le modalità di cui all'articolo 21, comma 1, secondo periodo.

2. Tutti gli incarichi di funzione dirigenziale nelle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, sono conferiti secondo le disposizioni del presente articolo. Con il provvedimento di conferimento dell'incarico, ovvero con separato provvedimento del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro competente per gli incarichi di cui al comma 3, sono individuati l'oggetto dell'incarico e gli obiettivi da conseguire, con riferimento alle priorità, ai piani e ai programmi definiti dall'organo di vertice nei propri atti di indirizzo e alle eventuali modifiche degli stessi che intervengano nel corso del rapporto, nonché la durata dell'incarico, che deve essere correlata agli obiettivi prefissati e che, comunque, non può essere inferiore a tre anni né eccedere il termine di cinque anni. La durata dell'incarico può essere inferiore a tre anni se coincide con il conseguimento del limite di età per il collocamento a riposo dell'interessato. Gli incarichi sono rinnovabili. Al provvedimento di conferimento dell'incarico accede un contratto individuale con cui è definito il corrispondente trattamento economico, nel rispetto dei principi definiti dall'articolo 24. È sempre ammessa la risoluzione consensuale del rapporto. In caso di primo conferimento ad un dirigente della seconda fascia di incarichi di uffici dirigenziali generali o di funzioni equiparate, la durata dell'incarico è pari a tre anni. Resta fermo che per i dipendenti statali titolari di incarichi di funzioni dirigenziali ai sensi del presente articolo, ai fini dell'applicazione dell'articolo 43, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, e successive modificazioni, l'ultimo stipendio va individuato nell'ultima retribuzione percepita in relazione all'incarico svolto. Nell'ipotesi prevista dal terzo periodo del presente comma, ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio, comunque denominato, nonché dell'applicazione dell'articolo 43, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, e successive modificazioni, l'ultimo stipendio va individuato nell'ultima retribuzione percepita prima del conferimento dell'incarico avente durata inferiore a tre anni.

3. Gli incarichi di Segretario generale di ministeri, gli incarichi di direzione di strutture articolate al loro interno in uffici dirigenziali generali e quelli di livello equivalente sono conferiti con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente, a dirigenti della prima fascia dei ruoli di cui all'articolo 23 o, con contratto a tempo determinato, a persone in possesso delle specifiche qualità professionali e nelle percentuali previste dal comma 6.

4. Gli incarichi di funzione dirigenziale di livello generale sono conferiti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente, a dirigenti della prima fascia dei ruoli di cui all'articolo 23 o, in misura non superiore al 70 per cento della relativa dotazione, agli altri dirigenti appartenenti ai medesimi ruoli ovvero, con contratto a tempo determinato, a persone in possesso delle specifiche qualità professionali richieste dal comma 6.

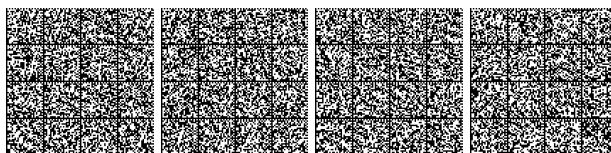
4-*bis*. I criteri di conferimento degli incarichi di funzione dirigenziale di livello generale, conferiti ai sensi del comma 4 del presente articolo, tengono conto delle condizioni di pari opportunità di cui all'articolo 7.

5. Gli incarichi di direzione degli uffici di livello dirigenziale sono conferiti, dal dirigente dell'ufficio di livello dirigenziale generale, ai dirigenti assegnati al suo ufficio ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera *c)*.

5-*bis*. Ferma restando la dotazione effettiva di ciascuna amministrazione, gli incarichi di cui ai commi da 1 a 5 possono essere conferiti, da ciascuna amministrazione, anche a dirigenti non appartenenti ai ruoli di cui all'articolo 23, purché dipendenti delle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, ovvero di organi costituzionali, previo collocamento fuori ruolo, aspettativa non retribuita, comando o analogo provvedimento secondo i rispettivi ordinamenti. I suddetti limiti percentuali possono essere aumentati, rispettivamente, fino ad un massimo del 25 e del 18 per cento, con contestuale diminuzione delle corrispondenti percentuali fissate dal comma 6.

5-*ter*. I criteri di conferimento degli incarichi di direzione degli uffici di livello dirigenziale, conferiti ai sensi del comma 5 del presente articolo, tengono conto delle condizioni di pari opportunità di cui all'articolo 7.

6. Gli incarichi di cui ai commi da 1 a 5 possono essere conferiti, da ciascuna amministrazione, entro il limite del 10 per cento della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla prima fascia dei ruoli di cui all'articolo 23 e dell'8 per cento della dotazione organica di quelli appartenenti alla seconda fascia, a tempo determinato ai soggetti indicati dal presente comma. La durata di tali incarichi, comunque, non può eccedere, per gli incarichi di funzione dirigenziale di cui ai commi 3 e 4, il termine di tre anni, e, per gli altri incarichi di funzione dirigenziale, il termine di cinque anni. Tali incarichi sono conferiti, fornendone esplicita motivazione, a persone di particolare e comprovata qualificazione professionale, non rinvenibile nei ruoli dell'Amministrazione, che abbiano svolto attività in organismi ed enti pubblici o privati ovvero aziende pubbliche o private con esperienza acquisita per almeno un quinquennio in funzioni dirigenziali, o che abbiano conseguito una particolare specializzazione professionale, culturale e scientifica desumibile dalla formazione universitaria e postuniversitaria, da pubblicazioni scientifiche e da concrete esperienze di lavoro maturate per almeno un quinquennio, anche presso amministrazioni statali, ivi comprese quelle che conferiscono gli incarichi, in posizioni funzionali previste per l'accesso alla dirigenza, o che provengano dai settori della ricerca, della docenza universitaria, delle magistrature e dei ruoli degli avvocati e procuratori dello Stato. Il trattamento economico può essere integrato da una indennità commisurata alla specifica qualificazione professionale, tenendo conto della temporaneità del rapporto e delle condizioni di mercato relative alle specifiche competenze professionali. Per il periodo di durata dell'incarico, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio. La formazione universitaria richiesta dal presente comma non può essere inferiore al possesso della laurea specialistica o magistrale ovvero del diploma di laurea conseguito secondo l'ordinamento didattico previgente al regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509.

(*Omissis*).».

— Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014 (Individuazione del numero e dei compiti degli Uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in attuazione dell'articolo 16, comma 3, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014.

— Per l'articolo 6, comma 2, del citato decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189, si veda nei riferimenti normativi all'articolo 3.

— Si riporta l'articolo 4, commi 1, 2 e 11, del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 (Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea), come modificato dalla presente legge:

«Art. 4 *(Commissione permanente per le gallerie)*. — 1. Le funzioni di autorità amministrativa previste nella direttiva 2004/54/CE per tutte le gallerie situate sulla rete transeuropea ricadente nel territorio nazionale sono esercitate dalla Commissione istituita presso *l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.*

2. *La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici*, da due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili designati dal Ministro, da tre rappresentanti del Ministero dell'interno designati dal Ministro e scelti, rispettivamente, tra il personale della Polizia stradale, del Dipartimento per gli affari interni e territoriali e del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, da un rappresentante del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri, da un magistrato amministrativo, da un magistrato contabile e da un avvocato dello Stato, designati secondo le modalità individuate dagli ordinamenti di rispettiva appartenenza. *La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali nel rispetto del principio della parità di genere* e dura in carica quattro anni.

(*Omissis*)

11. La Commissione si avvale delle competenze e dell'organizzazione *dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali*, con oneri a carico dei Gestori.

(*Omissis*).».

Art. 7.

Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo

1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, le disposizioni di cui all'articolo 17-*quater* del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

2. All'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: «4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020; *i commissari straordinari possono procedere* all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo aviation individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle diposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*.»;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: «9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di voucher o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi *del presente comma*. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77.»;

b-bis*) dopo il comma 9 è inserito il seguente:*

«9-bis*. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4*-bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 17-*quater* del decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22 (Misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest'ultimo dall'Unione europea), convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41:

«Art 17-*quater (Disposizioni in materia aeroportuale)*. — 1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti disservizi per il traffico di passeggeri e merci, i vettori comunitari e del Regno Unito possono, in via transitoria e comunque non oltre diciotto mesi dalla data di recesso, continuare ad operare collegamenti di linea "point to point", mediante aeromobili del tipo "narrow body" (corridoio unico), tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità.".

— Si riporta l'articolo 11-*quater* del citato decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, come modificato dalla presente legge:

«Art. 11-*quater (Disposizioni in materia di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a.)*. — 1. All'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 gennaio 2020, n. 2, le parole: "entro il 30 giugno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "entro il 16 dicembre 2021".

2. Nelle more della decisione della Commissione europea prevista dall'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, nonché della conseguente modifica del programma in corso di esecuzione di cui al comma 4 del presente articolo, l'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e l'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria sono autorizzate alla prosecuzione dell'attività di impresa, compresa la vendita di biglietti, che si intende utilmente perseguita anche ai fini di cui all'articolo 69, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270.

3. A seguito della decisione della Commissione europea di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020, e in conformità al piano industriale valutato dalla Commissione stessa, l'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e l'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria provvedono, anche mediante trattativa privata, al trasferimento, alla società di cui al citato articolo 79, dei complessi aziendali individuati nel piano e pongono in essere le ulteriori procedure necessarie per l'esecuzione del piano industriale medesimo. Sono revocate le procedure in corso alla data di entrata in vigore del decreto-legge 30 giugno 2021, n. 99, dirette, anche ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge n. 137 del 2019, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo, al trasferimento dei complessi aziendali che risultino incompatibili con il piano integrato o modificato tenendo conto della decisione della Commissione europea.

*4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020; i commissari straordinari possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di compendi aziendali del ramo aviation individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali del ramo aviation, gli slot aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio «Alitalia», da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle diposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei complessi oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-bis*.

5. Il programma di cui al comma 4 del presente articolo può essere autorizzato, in quanto coerente con il piano di cui al comma 3, a prescindere dalle verifiche di affidabilità del piano industriale previste dall'articolo 63, comma 3, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, che potranno non essere effettuate dall'amministrazione straordinaria in quanto assorbite dalla positiva valutazione da parte della Commissione europea del piano medesimo.

6. Nelle more della cessione dei complessi aziendali, i Commissari straordinari dell'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria possono procedere, anche in deroga al disposto dell'articolo 111-*bis*, quarto comma, del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, al pagamento degli oneri e dei costi funzionali alla prosecuzione dell'attività d'impresa di ciascuno dei rami del compendio aziendale nonché di tutti i costi di funzionamento della procedura che potranno essere antergati ad ogni altro credito.

7. I Commissari straordinari dell'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria, ferma restando la disciplina in tema di rapporti di lavoro, sono autorizzati a sciogliere i contratti, anche ad esecuzione continuata o periodica, ancora ineseguiti o non interamente eseguiti da entrambe le parti, che non siano oggetto di trasferimento nell'ambito della cessione dei compendi aziendali e che non risultino più funzionali alla procedura.

8. L'esecuzione del programma, nei termini rivenienti dalla decisione della Commissione europea di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020, integra il requisito richiesto dall'articolo 73, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. A far data dal decreto di revoca dell'attività d'impresa dell'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e dell'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria, che potrà intervenire a seguito dell'intervenuta cessione di tutti i compendi aziendali di cui al programma autorizzato, l'amministrazione straordinaria prosegue con finalità li-quidatoria, i cui proventi sono prioritariamente destinati al soddisfacimento in prededuzione dei crediti verso lo Stato.

9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di voucher o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi del presente

comma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77.

*9-*bis*. Anche ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022.».*

Art. 7 - *bis*

Istituzione della Giornata nazionale «Per non dimenticare»

1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto in termini di tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale «Per non dimenticare».

2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.

3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti, nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ogni singolo individuo.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Riferimenti normativi:

— La legge 27 maggio 1949, n. 260 (Disposizioni in materia di ricorrenze festive) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 124 del 31 maggio 1949.

— Si riportano gli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54 (Disposizioni in materia di giorni festivi):

«Art. 2. — Le solennità civili previste dalla legge 27 maggio 1949, n. 260, e dalla legge 4 marzo 1958, n. 132, non determinano riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici.

È fatto divieto di consentire negli uffici pubblici riduzioni dell'orario di lavoro che non siano autorizzate da norme di legge.»

«Art. 3. — Le ricorrenze indicate negli articoli 1 e 2, che cadano nei giorni feriali, non costituiscono giorni di vacanza né possono comportare riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado.».

Art. 8.

Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole «In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021,» sono sostituite dalle seguenti: «In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia».

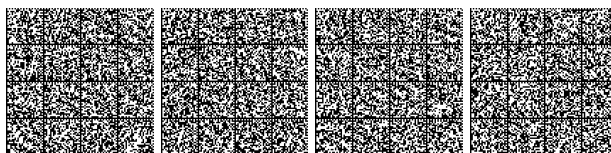
*1-*bis*. Alla lettera b-*bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: «a chi omologa in Italia» fino a: «decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219» sono sostituite dalle seguenti: «ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219».*

*1-*ter*. Il comma 2 dell'articolo 74-*bis* del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:*

*«2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera b-*bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145».*

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, *e con termine di scadenza* fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui all'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a)*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla *legge 23 luglio 2021, n. 106*, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO_2) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai mede-

simi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a)*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla *legge 23 luglio 2021, n. 106*, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3-bis. *All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *il comma 77 è sostituito dal seguente:*

«77. Per l'anno 2021, è riconosciuto un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto»;*

b) *il comma 78 è sostituito dai seguenti:*

«78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

*78-*bis. *Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.*

*78-*ter. *Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore»;*

c) *il comma 79 è sostituito dai seguenti:*

*«79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-*bis *e 78-*ter*, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 82 del 6 aprile 2019.*

*79-*bis. *L'efficacia dei commi 77, 78, 78-*bis *e 78-*ter *è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 1031, della citata legge 30 dicembre 2018, n. 145, come modificato dalla presente legge:

«Art. 1. — (*Omissis*)

1031. *In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia* un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro IVA esclusa, è riconosciuto:

a) a condizione che si consegni contestualmente per la rottamazione un veicolo della medesima categoria omologato alle classi da Euro 0 a Euro 4, un contributo parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro (CO_2 g/km), secondo gli importi di cui alla seguente tabella:

CO_2 g/km	Contributo (euro)
0-20	6.000
21-60	2.500

b) in assenza della rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato alle classi da Euro 0 a Euro 4, un contributo di entità inferiore parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro secondo gli importi di cui alla seguente tabella:

CO_2 g/km	Contributo (euro)
0-20	4.000
21-60	1.500

b-*bis*) in via sperimentale, *ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219*, è riconosciuto un contributo pari al 60 per cento del costo di riqualificazione fino ad un massimo di euro 3.500, oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 74-*bis*, comma 2, del citato decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, come modificato dalla presente legge:

«Art. 74-*bis (Modifica al comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, in materia di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici o ibridi)*. — (*Omissis*)

*2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera b-*bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145*.

(*Omissis*).».

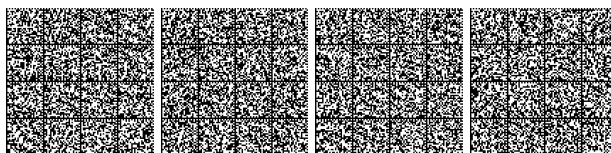
— Il decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019 (Disciplina applicativa dell'incentivo «eco-bonus» per l'acquisto di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M1 a basse emissioni di CO_2 e di categoria L1 ed L3e elettrici o ibridi) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

— Si riporta l'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a)*, del citato decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106:

«Art. 73-*quinquies (Disposizioni in materia di incentivi per l'acquisto di veicoli meno inquinanti)*. — (*Omissis*)

2. La dotazione del fondo di cui all'articolo 1, comma 1041, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è incrementata di 350 milioni di euro per l'anno 2021, da destinare secondo la seguente ripartizione, che costituisce limite massimo di spesa:

a) euro 60 milioni ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli le cui emissioni sono comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO_2) per chilometro (km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178;

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 652, della citata legge 30 dicembre 2020, n. 178:

«Art.1. — (*Omissis*)

652. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, alle persone fisiche e giuridiche che acquistano in Italia dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica sono riconosciuti i seguenti contributi:

a) per l'acquisto di un veicolo con contestuale rottamazione di un veicolo omologato in una classe inferiore ad Euro 6 e che sia stato immatricolato prima del 1° gennaio 2011, il contributo statale è parametrato al numero di grammi (g) di anidride carbonica (CO_2) emessi per chilometro (km) secondo gli importi di cui alla seguente tabella ed è riconosciuto a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 2.000 euro:

CO_2 (g/km)	Contributo (euro)
0-20	2.000
21-60	2.000

b) per l'acquisto di un veicolo in assenza di rottamazione, il contributo statale è parametrato al numero di g di CO_2 emessi per km secondo gli importi di cui alla seguente tabella ed è riconosciuto a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno 1.000 euro:

CO_2 (g/km)	Contributo (euro)
0-20	1.000
21-60	1.000

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, commi 77, 78, 78-*bis*, 78-*ter*, 79 e 79-*bis*, della citata legge 30 dicembre 2020, n. 178, come modificato dalla presente legge:

«Art.1. — (*Omissis*)

77. Per l'anno 2021, è concesso un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), *del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto.*

78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-bis. *Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.*

78-ter. *Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore.*

79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-bis *e 78*-ter, *si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella* Gazzetta Ufficiale *n. 82 del 6 aprile 2019.*

79-bis. *L'efficacia dei commi 77, 78, 78*-bis *e 78*-ter *è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.*

(*Omissis*).».

Art. 9.

Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-*ter*, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima *conferenza di servizi*, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario*, altresì* all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019*, n. 32, convertito, con modificazioni*, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici *di cui all'articolo* 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, comporta l'assoggettamento dell'area a vin-

colo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

4. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto legislativo accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché a quelle impartite in sede di valutazione ambientale. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

5. Il Commissario straordinario può procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare, ai sensi del comma 1, una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti alle determinazioni del Commissario, anche rese in seguito alla conferenza di servizi.

6. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto di cui al presente articolo, si applicano le previsioni contenute nell'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

Riferimenti normativi:

— Si riporta il testo dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici" convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55:

«Art. 4 *(Commissari straordinari, interventi sostitutivi e responsabilità erariali)*. — 1. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 31 dicembre 2020, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio - economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che è disposta con i medesimi decreti. Il parere delle Commissioni parlamentari viene reso entro venti giorni dalla richiesta; decorso inutilmente tale termine si prescinde dall'acquisizione del parere. Con uno o più decreti successivi, da adottare con le modalità di cui al primo periodo entro il 31 dicembre 2021, il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare, sulla base dei medesimi criteri di cui al primo periodo, ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari. In relazione agli interventi infrastrutturali di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti di cui al presente comma sono adottati, ai soli fini dell'individuazione di tali interventi, previa intesa con il Presidente della Regione interessata. Gli interventi di cui al presente articolo sono identificati con i corrispondenti codici unici di progetto (CUP) relativi all'opera principale e agli interventi ad essa collegati. Il Commissario straordinario nominato, prima dell'avvio degli interventi, convoca le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale.

2. Per le finalità di cui al comma 1, ed allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione dei lavori, i Commissari straordinari, individuabili anche nell'ambito delle società a controllo pubblico, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche. L'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati. L'autorità competente può altresì chiedere chiarimenti o elementi integrativi di giudizio; in tal caso il termine di cui al precedente periodo è sospeso fino al ricevimento della documentazione richiesta e, a partire dall'acquisizione della medesima documentazione, per un periodo massimo di trenta giorni, decorso il quale i chiarimenti o gli elementi integrativi si intendono comunque acquisiti con esito positivo. Ove sorga l'esigenza di procedere ad accertamenti di natura tecnica, l'autorità competente ne dà preventiva comunicazione al Commissario straordinario e il termine di sessanta giorni di cui al presente comma è sospeso, fino all'acquisizione delle risultanze degli accertamenti e, comunque, per un periodo massimo di trenta giorni, decorsi i quali si procede comunque all' *iter* autorizzativo. I termini di cui ai periodi precedenti si applicano altresì per le procedure autorizzative per l'impiantistica connessa alla gestione aerobica della frazione organica dei rifiuti solidi urbani (FORSU) e dei rifiuti organici in generale della regione Lazio e di Roma Capitale, fermi restando i principi di cui alla parte prima del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e nel rispetto delle disposizioni contenute nella parte seconda del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. Per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, e dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, e delle disposizioni in materia di subappalto. Per l'esercizio delle funzioni di cui al primo periodo, il Commissario straordinario provvede anche a mezzo di ordinanze. Per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari, con proprio decreto, provvedono alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento.

3-*bis*. È autorizzata l'apertura di apposite contabilità speciali intestate ai Commissari straordinari, nominati ai sensi del presente articolo, per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante. Il Commissario predispone e aggiorna, mediante apposito sistema reso disponibile dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, il cronoprogramma dei pagamenti degli interventi in base al quale le amministrazioni competenti, ciascuna per la parte di propria competenza, assumono

gli impegni pluriennali di spesa a valere sugli stanziamenti iscritti in bilancio riguardanti il trasferimento di risorse alle contabilità speciali. Conseguentemente, il Commissario, nei limiti delle risorse impegnate in bilancio, può avviare le procedure di affidamento dei contratti anche nelle more del trasferimento delle risorse sulla contabilità speciale. Gli impegni pluriennali possono essere annualmente rimodulati con la legge di bilancio in relazione agli aggiornamenti del cronoprogramma dei pagamenti nel rispetto dei saldi di finanza pubblica. Le risorse destinate alla realizzazione degli interventi sono trasferite, previa tempestiva richiesta del Commissario alle amministrazioni competenti, sulla contabilità speciale sulla base degli stati di avanzamento dell'intervento comunicati al Commissario. I provvedimenti di natura regolatoria, ad esclusione di quelli di natura gestionale, adottati dai Commissari straordinari sono sottoposti al controllo preventivo della Corte dei conti e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana. Si applica l'articolo 3, comma 1-*bis*, della legge 14 gennaio 1994, n. 20. I termini di cui all'articolo 27, comma 1, della legge 24 novembre 2000, n. 340, sono dimezzati. In ogni caso, durante lo svolgimento della fase del controllo, l'organo emanante può, con motivazione espressa, dichiarare i predetti provvedimenti provvisoriamente efficaci, esecutori ed esecutivi, a norma degli articoli 21-*bis*, 21-*ter* e 21-*quater*, della legge 7 agosto 1990, n. 241. Il monitoraggio degli interventi effettuati dai Commissari straordinari avviene sulla base di quanto disposto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. I Commissari straordinari trasmettono al Comitato interministeriale per la programmazione economica, per il tramite del Ministero competente, i progetti approvati, il relativo quadro economico, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, rilevati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo n. 229 del 2011, segnalando altresì semestralmente eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, anche ai fini della valutazione di definanziamento degli interventi. Le modalità e le deroghe di cui al comma 2, ad eccezione di quanto ivi previsto per i procedimenti relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, e di cui ai commi 3 e 3-*bis*, nonché la possibilità di avvalersi di assistenza tecnica nell'ambito del quadro economico dell'opera, si applicano anche agli interventi dei commissari di Governo per il contrasto del dissesto idrogeologico e dei Commissari per l'attuazione degli interventi idrici di cui all'articolo 1, comma 153, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e del Commissario unico nazionale per la depurazione di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 29 dicembre 2016 n. 243 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18 e all'articolo 5, comma 6, del decreto-legge 14 ottobre 2019 n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019 n. 141 e dei Commissari per la bonifica dei siti di interesse nazionale di cui all'articolo 252, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

5. Con i medesimi decreti di cui al comma 1 sono, altresì, stabiliti i termini e le attività connesse alla realizzazione dell'opera nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e al compenso per i Commissari straordinari. I compensi dei Commissari, ove previsti, sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione dell'opera, i Commissari possono avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, dell'Unità Tecnica-Amministrativa di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 2014, n. 6, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare o completare nell'ambito della percentuale di cui al primo periodo. I Commissari straordinari possono nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub commissario da determinarsi in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale di cui al primo periodo.

6. Al fine di fronteggiare la situazione di grave degrado in cui versa la rete viaria provinciale della Regione Siciliana, ancor più acuitasi in conseguenza dei recenti eventi meteorologici che hanno interessato vaste aree del territorio, ed allo scopo di programmare immediati interventi di riqualificazione, miglioramento e rifunzionalizzazione della stessa rete viaria provinciale al fine di conseguire idonei standard di sicurezza stradale e adeguata mobilità, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale Siciliana, da adottarsi entro il 28 febbraio 2020, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui i commi 2 e 3, è incaricato di realizzare la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione di interventi sulla rete viaria provinciale della Regione Siciliana, anche mediante apposite convenzioni da stipulare con le amministrazioni competenti. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o completare. Il Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, di ANAS S.p.a., delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli enti pubblici dotati di specifica competenza tecnica nell'ambito delle aree di intervento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Gli oneri di cui alle predette convenzioni sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare. Il compenso del Commissario è stabilito in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Il commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

6-*bis*. Per la prosecuzione dei lavori di realizzazione del modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della Laguna di Venezia, noto come sistema MOSE, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione Veneto, sentiti i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per i beni e le attività culturali e delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, la città metropolitana di Venezia e il comune di Venezia, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario incaricato di sovraintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell'opera. A tal fine il Commissario può assumere le funzioni di stazione appaltante e opera in raccordo con la struttura del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia. Per la celere esecuzione delle attività assegnate al Commissario straordinario, con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, l'eventuale supporto tecnico, il compenso del Commissario, il cui onere è posto a carico del quadro economico dell'opera. Il compenso del Commissario è fissato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Il Commissario straordinario opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei princìpi generali posti dai Trattati dell'Unione europea e dalle disposizioni delle direttive di settore, anche come recepiti dall'ordinamento interno. Il Commissario può avvalersi di strutture delle amministrazioni centrali o territoriali interessate nonché di società controllate dallo Stato o dalle regioni, nel limite delle risorse disponibili e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

6-*ter*. Al fine della più celere realizzazione degli interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia, le risorse assegnate dall'articolo 1, comma 852, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2018 e a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024, e destinate ai comuni della Laguna di Venezia, ripartite dal Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, sono ripartite, per le annualità 2018 e 2019, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti gli enti attuatori. Al fine della più celere realizzazione degli interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia nell'intero territorio comunale, per gli anni dal 2020 al 2024, le risorse di cui al primo periodo sono ripartite, per ciascun anno, nel modo seguente: euro 28.225.000 al comune di Venezia, euro 5.666.666,66 al comune di Chioggia, euro 1.775.000 al comune di Cavallino-Treporti, euro 1.166.666,67 a ciascuno dei comuni di Mira e Jesolo, nonché euro 500.000 a ciascuno dei comuni di Musile di Piave, Campagna Lupia, Codevigo e Quarto d'Altino.

6-*quater*. Al fine di assicurare la piena fruibilità degli spazi costruiti sull'infrastruttura del Ponte di Parma denominato "Nuovo Ponte Nord", la regione Emilia-Romagna, la provincia di Parma e il comune di Parma, verificata la presenza sul corso d'acqua principale su cui insiste la medesima infrastruttura di casse di espansione o di altre opere idrauliche a monte del manufatto idonee a garantire un franco di sicurezza

adeguato rispetto al livello delle piene, possono adottare i necessari provvedimenti finalizzati a consentirne l'utilizzo permanente attraverso l'insediamento di attività di interesse collettivo sia a scala urbana che extraurbana, anche in deroga alla pianificazione vigente, nel rispetto della pianificazione di bacino e delle relative norme di attuazione. Tale utilizzo costituisce fattispecie unica e straordinaria. I costi per l'utilizzo di cui al presente comma gravano sull'ente incaricato della gestione e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-*quinquies*. Al fine di procedere celermente alla realizzazione delle opere di infrastrutturazione viaria nella regione Sardegna, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della regione Sardegna, da adottare entro il 30 giugno 2020, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui ai commi 2 e 3, è incaricato di sovraintendere alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi sulla rete viaria della regione Sardegna. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono stabiliti i termini, le modalità, i tempi, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera e il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o da completare. Il compenso del Commissario è stabilito in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Il Commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

6-*sexies*. Anche per le finalità di cui al comma 6-*quinquies* del presente articolo, il comma 4-*novies* dell'articolo 4 del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, è sostituito dal seguente:

"4-*novies*. A decorrere dal 1° gennaio 2020, nelle aree interessate da pericolosità o da rischio idraulico di grado elevato o molto elevato, come definite dalle norme tecniche di attuazione dei relativi Piani di bacino, non sono consentiti incrementi delle attuali quote di impermeabilizzazione del suolo. Sono comunque fatte salve le previsioni delle norme tecniche di attuazione dei piani di bacino relative agli interventi consentiti nelle aree di cui al periodo precedente".

7. Alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sono da intendersi conclusi i programmi infrastrutturali "6000 Campanili" e "Nuovi Progetti di Intervento", di cui al decreto-legge 21 giugno 2013 n. 69 convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, alla legge 27 dicembre 2013, n. 147, e al decreto-legge 12 settembre 2014 n. 133 convertito con modificazioni in legge 11 novembre 2014, n. 164. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, si provvede alla ricognizione delle somme iscritte nel bilancio dello Stato, anche in conto residui, e non più dovute relative ai predetti programmi, con esclusione delle somme perenti. Le somme accertate a seguito della predetta ricognizione sono mantenute nel conto del bilancio per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno 2019, qualora iscritte in bilancio nel conto dei residui passivi, e riassegnate ad apposito capitolo di spesa da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento di un nuovo Programma di Interventi infrastrutturali per Piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti. Con il decreto di cui al precedente periodo sono individuate le modalità e i termini di accesso al finanziamento del programma di interventi infrastrutturali per Piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti per lavori di immediata cantierabilità per la manutenzione di strade, illuminazione pubblica, strutture pubbliche comunali e per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

7-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli interventi per realizzare la Piattaforma unica nazionale (PUN) di cui all'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, e per gli investimenti del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, di cui all'articolo 17-*septies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, cosiddetto "PNire 3", a favore di progetti di realizzazione di reti di infrastrutture di ricarica dedicate ai veicoli alimentati ad energia elettrica, immediatamente realizzabili, valutati e selezionati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7-*ter*. All'onere derivante dal comma 7-*bis*, nel limite complessivo di euro 10 milioni per l'anno 2019, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1091, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

8. Al fine di garantire la realizzazione e il completamento delle opere di cui all'articolo 86 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, provvede, con apposito decreto, anche sulla base della ricognizione delle pendenze di cui all'articolo 49, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, a individuare:

a) le amministrazioni competenti che subentrano nei rapporti attivi e passivi della cessata gestione commissariale, rispetto all'avvio ovvero al completamento degli interventi di cui all'articolo 86 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, con relativa indicazione delle modalità e delle tempistiche occorrenti per l'avvio o il completamento degli interventi stessi;

b) le amministrazioni competenti cui trasferire gli interventi completati da parte della gestione commissariale;

c) i centri di costo delle amministrazioni competenti cui trasferire le risorse presenti sulla contabilità speciale n. 3250, intestata al Commissario ad acta, provenienti dalla contabilità speciale n. 1728, di cui all'articolo 86, comma 3, della legge 27 dicembre 2002, n. 289.

9. Nell'ambito degli interventi di cui al comma 8, la Regione Campania provvede al completamento delle attività relative al "Collegamento A3 (Contursi) - SS 7var (Lioni) - A16 (Grottaminarda) - A14 (Termoli). Tratta campana Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda" subentrando nei rapporti attivi e passivi in essere. La Regione Campania è autorizzata alla liquidazione delle somme spettanti alle imprese esecutrici utilizzando risorse finanziarie nella propria disponibilità, comunque destinate al completamento del citato collegamento e provvede alle occorrenti attività di esproprio funzionali alla realizzazione dell'intervento. La Regione Campania può affidare eventuali contenziosi all'Avvocatura dello Stato, previa stipula di apposita convenzione, ai sensi dell'articolo 107, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede alla costituzione di apposito Comitato di vigilanza per l'attuazione degli interventi di completamento della strada a scorrimento veloce "Lioni-Grottaminarda", anche ai fini dell'individuazione dei lotti funzionali alla realizzazione dell'opera. La costituzione e il funzionamento del Comitato, composto da cinque componenti di qualificata professionalità ed esperienza cui non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spesa o altri emolumenti comunque denominati, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

11. Ai fini degli effetti finanziari delle disposizioni di cui ai commi 8 e 9, le risorse esistenti sulla contabilità speciale 3250, intestata al commissario ad acta, provenienti dalla contabilità speciale n. 1728, di cui all'articolo 86, comma 3 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, sono riassegnate, ove necessario, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, alle Amministrazioni titolari degli interventi.

12. Per l'esecuzione degli interventi di cui ai commi 8 e 9, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 74, comma 2, del testo unico delle leggi per gli interventi nei territori della Campania, Basilicata, Puglia e Calabria colpiti dagli eventi sismici del novembre 1980, del febbraio 1981 e del marzo 1982, di cui al decreto legislativo 30 marzo 1990, n. 76.

12-*bis*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, dopo il comma 148 è inserito il seguente:

«148-*bis*. Le disposizioni dei commi da 140 a 148 si applicano anche ai contributi da attribuire per l'anno 2020 ai sensi dell'articolo 1, comma 853, della legge 27 dicembre 2017, n. 205. Per tali contributi sono conseguentemente disapplicate le disposizioni di cui ai commi da 854 a 861 dell'articolo 1 della citata legge n. 205 del 2017".

12-*ter*. All'articolo 1, comma 1, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "La gravità della colpa e ogni conseguente responsabilità sono in ogni caso escluse per ogni profilo se il fatto dannoso trae origine da decreti che determinano la cessazione anticipata, per qualsiasi ragione, di rapporti di concessione autostradale, allorché detti decreti siano stati vistati e registrati dalla Corte dei conti in sede di controllo preventivo di legittimità svolto su richiesta dell'amministrazione procedente".

12-*quater*. All'articolo 16 della legge 27 febbraio 1967, n. 48, dopo il secondo comma è inserito il seguente:

"In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice presidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età".

12-*quinquies*. All'articolo 61 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6, le parole: "31 dicembre 2019" sono sostituire dalle seguenti: "31 gennaio 2021";

b) al comma 9, le parole: "con la consegna delle opere previste nel piano di cui al comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "il 31 dicembre 2021".

12-*sexies*. Al primo periodo del comma 13 dell'articolo 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, dopo le parole: "Nodo stazione di Verona" sono aggiunte, in fine, le seguenti: "nonché delle iniziative relative all'interporto di Trento, all'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona) ed al porto fluviale di Valdaro (Mantova)".

12-*septies*. Al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso" sono unificati in un Progetto unico, il cui limite di spesa è definito in 6.853,23 milioni di euro ed è interamente finanziato nell'abito delle risorse del contratto di programma RFI. Tale finalizzazione è recepita nell'aggiornamento del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa per gli anni 2018-2019, che deve recare il quadro economico unitario del Progetto unico e il cronoprogramma degli interventi. Le risorse che si rendono disponibili sui singoli interventi del Progetto unico possono essere destinate agli altri interventi nell'ambito dello stesso Progetto unico. Le opere civili degli interventi "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e "Potenziamento Genova-Campasso" e la relativa impiantistica costituiscono lavori supplementari all'intervento "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" ai sensi dell'articolo 89 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014. È autorizzato l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse già assegnate alla RFI per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti RFI, nel limite di 833 milioni di euro anche nell'ambito del riparto del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

12-*octies*. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della Liguria, nomina, con proprio decreto e senza oneri per la finanza pubblica, il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, in deroga alla procedura vigente.".

-Si riporta l'articolo 23, commi 5 e 6, del citato decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50:

"Art. 23. Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi.

(*Omissis*)

5. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Per i lavori pubblici di importo pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 anche ai fini della programmazione di cui all'articolo 21, comma 3, nonché per l'espletamento delle procedure di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 e per i concorsi di progettazione e di idee di cui all'articolo 152, il progetto di fattibilità è preceduto dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera gggggquater), nel rispetto dei contenuti di cui al regolamento previsto dal comma 3 del presente articolo. Resta ferma la facoltà della stazione appaltante di richiedere la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali anche per lavori pubblici di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 35. Nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, il progettista sviluppa, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1, nonché gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, secondo le modalità previste nel regolamento di cui al comma 3, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa.

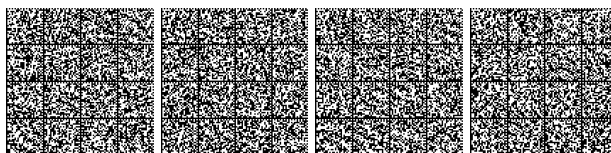
6. Il progetto di fattibilità è redatto sulla base dell'avvenuto svolgimento di indagini geologiche, idrogeologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche, sismiche, storiche, paesaggistiche ed urbanistiche, di verifiche relative alla possibilità del riuso del patrimonio immobiliare esistente e della rigenerazione delle aree dismesse, di verifiche preventive dell'interesse archeologico, di studi di fattibilità ambientale e paesaggistica e evidenzia, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; deve, altresì, ricomprendere le valutazioni ovvero le eventuali diagnosi energetiche dell'opera in progetto, con riferimento al contenimento dei consumi energetici e alle eventuali misure per la produzione e il recupero di energia anche con riferimento all'impatto sul piano economico-finanziario dell'opera; indica, inoltre, le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali, la descrizione delle misure di compensazioni e di mitigazione dell'impatto ambientale, nonché i limiti di spesa, calcolati secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 3, dell'infrastruttura da realizzare ad un livello tale da consentire, già in sede di approvazione del progetto medesimo, salvo circostanze imprevedibili, l'individuazione della localizzazione o del tracciato dell'infrastruttura nonché delle opere compensative o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale necessarie.

(*Omissis*).».

— Si riportano gli articoli 14 e 14 ter, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241, «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»:

«Art. 14 *(Conferenze di servizi)*. — 1. La conferenza di servizi istruttoria può essere indetta dall'amministrazione procedente, anche su richiesta di altra amministrazione coinvolta nel procedimento o del privato interessato, quando lo ritenga opportuno per effettuare un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo, ovvero in più procedimenti amministrativi connessi, riguardanti medesime attività o risultati. Tale conferenza si svolge con le modalità previste dall'articolo 14-*bis* o con modalità diverse, definite dall'amministrazione procedente.

2. La conferenza di servizi decisoria è sempre indetta dall'amministrazione procedente quando la conclusione positiva del procedimento è subordinata all'acquisizione di più pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, resi da diverse amministrazioni, inclusi i gestori di beni o servizi pubblici. Quando l'attività del privato sia subordinata a più atti di assenso, comunque denominati, da adottare a conclusione di distinti procedimenti, di competenza di diverse amministrazioni pubbliche, la conferenza di servizi è convocata, anche su richiesta dell'interessato, da una delle amministrazioni procedenti.

3. Per progetti di particolare complessità e di insediamenti produttivi di beni e servizi l'amministrazione procedente, su motivata richiesta dell'interessato, corredata da uno studio di fattibilità, può indire una conferenza preliminare finalizzata a indicare al richiedente, prima della presentazione di una istanza o di un progetto definitivo, le condizioni per ottenere, alla loro presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso, comunque denominati. L'amministrazione procedente, se ritiene di accogliere la richiesta motivata di indizione della conferenza, la indice entro cinque giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta stessa. La conferenza preliminare si svolge secondo le disposizioni dell'articolo 14-*bis*, con abbreviazione dei termini fino alla metà. Le amministrazioni coinvolte esprimono le proprie determinazioni sulla base della documentazione prodotta dall'interessato. Scaduto il termine entro il quale le amministrazioni devono rendere le proprie determinazioni, l'amministrazione procedente le trasmette, entro cinque giorni, al richiedente. Ove si sia svolta la conferenza preliminare, l'amministrazione procedente, ricevuta l'istanza o il progetto definitivo, indice la conferenza simultanea nei termini e con le modalità di cui agli articoli 14-*bis*, comma 7, e 14-*ter* e, in sede di conferenza simultanea, le determinazioni espresse in sede di conferenza preliminare possono essere motivatamente modificate o integrate solo in presenza di significativi elementi emersi nel successivo procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati sul progetto definitivo. Nelle procedure di realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, la conferenza di servizi si esprime sul progetto

di fattibilità tecnica ed economica, al fine di indicare le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente.

4. Qualora un progetto sia sottoposto a valutazione di impatto ambientale di competenza regionale, tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del medesimo progetto, vengono acquisiti nell'ambito di apposita conferenza di servizi, convocata in modalità sincrona ai sensi dell'articolo 14-*ter*, secondo quanto previsto dall'articolo 27-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

5. L'indizione della conferenza è comunicata ai soggetti di cui all'articolo 7, i quali possono intervenire nel procedimento ai sensi dell'articolo 9.»

«Art. 14-*ter (Conferenza simultanea)*. — (*Omissis*)

4. Ove alla conferenza partecipino anche amministrazioni non statali, le amministrazioni statali sono rappresentate da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente in modo univoco e vincolante la posizione di tutte le predette amministrazioni, nominato, anche preventivamente per determinate materie o determinati periodi di tempo, dal Presidente del Consiglio dei ministri, ovvero, ove si tratti soltanto di amministrazioni periferiche, dal Prefetto. Ferma restando l'attribuzione del potere di rappresentanza al suddetto soggetto, le singole amministrazioni statali possono comunque intervenire ai lavori della conferenza in funzione di supporto. Le amministrazioni di cui all'articolo 14-*quinquies*, comma 1, prima della conclusione dei lavori della conferenza, possono esprimere al suddetto rappresentante il proprio dissenso ai fini di cui allo stesso comma.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 215 del citato decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50:

«Art. 215 *(Consiglio superiore dei lavori pubblici)*. — 1. È garantita la piena autonomia funzionale e organizzativa, nonché l'indipendenza di giudizio e di valutazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici quale massimo organo tecnico consultivo dello Stato.

2. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, possono essere attribuiti nuovi poteri consultivi su materie identiche o affini a quelle già di competenza del Consiglio medesimo. Con il medesimo decreto si provvede a disciplinare la rappresentanza delle diverse amministrazioni dello Stato e delle Regioni nell'ambito del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonché a disciplinare la composizione dei comitati tecnici amministrativi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Sono fatte salve le competenze del Consiglio nazionale per i beni culturali e ambientali.

3. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime parere obbligatorio sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo superiore ai 50 milioni di euro, prima dell'avvio delle procedure di cui alla parte seconda, Titolo III, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, delle procedure di cui agli articoli 14, 14-*bis* e 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241, delle procedure di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e, laddove prevista, prima della comunicazione dell'avvio del procedimento di cui all'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, nonché parere sui progetti delle altre stazioni appaltanti che siano pubbliche amministrazioni, sempre superiori a tale importo, ove esse ne facciano richiesta. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 50 milioni di euro, le competenze del Consiglio superiore sono esercitate dai comitati tecnici amministrativi presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche. Qualora il lavoro pubblico di importo inferiore a 50 milioni di euro, presenti elementi di particolare rilevanza e complessità il provveditore sottopone il progetto, con motivata relazione illustrativa, al parere del Consiglio superiore.

4. Le adunanze delle sezioni e dell'assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono valide con la presenza di un terzo dei componenti e i pareri sono validi quando siano deliberati con il voto favorevole della maggioranza assoluta dei presenti all'adunanza.

5. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime il parere entro novanta giorni dalla trasmissione del progetto. Decorso tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 9, del citato decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55:

«Art. 1 *(Modifiche al codice dei contratti pubblici e sospensione sperimentale dell'efficacia di disposizioni in materia di appalti pubblici e in materia di economia circolare)*. — (*Omissis*)

9. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sede di espressione di parere, fornisce anche la valutazione di congruità del costo. Le amministrazioni, in sede di approvazione dei progetti definitivi o di assegnazione delle risorse, indipendentemente dal valore del progetto, possono richiedere al Consiglio la valutazione di congruità del costo, che è resa entro trenta giorni. Decorso il detto termine, le amministrazioni richiedenti possono comunque procedere.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 48, commi 1 e 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure» convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108:

«Art. 48 *(Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC)*. — 1. In relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, si applicano le disposizioni del presente titolo, l'articolo 207, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché le disposizioni di cui al presente articolo.

(*Omissis*)

7. Per gli interventi di cui al comma 1, in deroga a quanto previsto dall'articolo 215 del decreto legislativo n. 50 del 2016, il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici è reso esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro. In tali casi, il parere reso dal Consiglio Superiore, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo. In relazione agli investimenti di cui al primo periodo di importo inferiore ai 100 milioni di euro, dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 31 dicembre 2026, si prescinde dall'acquisizione del parere di cui all'articolo 215, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016. Con provvedimento del Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono individuate le modalità di presentazione delle richieste di parere di cui al presente comma, è indicato il contenuto essenziale dei documenti e degli elaborati di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 50 del 2016, occorrenti per l'espressione del parere, e sono altresì disciplinate, fermo quanto previsto dall'articolo 44 del presente decreto, procedure semplificate per la verifica della completezza della documentazione prodotta e, in caso positivo, per la conseguente definizione accelerata del procedimento.».

— Si riporta l'articolo 13, comma 3, l'articolo 22, comma 1, e l'articolo 24-*bis*, del decreto legislativo 3 agosto 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 14 aprile 2006, n. 88, S.O. n. 96:

«Art. 13 *(Redazione del rapporto ambientale)*. — (*Omissis*)

3. La redazione del rapporto ambientale spetta al proponente o all'autorità procedente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione.

(*Omissis*).»

«Art. 22 *(Studio di impatto ambientale)*. — 1. Lo studio di impatto ambientale è predisposto dal proponente secondo le indicazioni e i contenuti di cui all'allegato VII alla parte seconda del presente decreto, sulla base del parere espresso dall'autorità competente a seguito della fase di consultazione sulla definizione dei contenuti di cui all'articolo 21, qualora attivata.

(*Omissis*).»

«Art. 24-*bis (Inchiesta pubblica)*. — 1. L'autorità competente può disporre che la consultazione del pubblico di cui all'articolo 24, comma 3, primo periodo, si svolga nelle forme dell'inchiesta pubblica, con oneri a carico del proponente, nel rispetto del termine massimo di novanta giorni. L'inchiesta si conclude con una relazione sui lavori svolti ed un giudizio sui risultati emersi, predisposti dall'autorità competente.

2. Per i progetti di cui all'allegato II, e nell'ipotesi in cui non sia stata svolta la procedura di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, l'autorità competente si esprime con decisione motivata, sentito il proponente, qualora la richiesta di svolgimento dell'inchiesta pubblica sia presentata dal consiglio regionale della Regione territorialmente interessata, ovvero da un numero di consigli comunali rappresentativi di almeno cinquantamila residenti nei territori interessati, ovvero da un numero di associazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 18 della legge 8 luglio 1986, n. 349, rappresentativo di almeno cinquantamila iscritti.

3. La richiesta di cui al comma 2, motivata specificamente in relazione ai potenziali impatti ambientali del progetto, è presentata entro il quarantesimo giorno dalla pubblicazione dell'avviso al pubblico di cui all'articolo 24, comma 1.».

— Si riportano gli articoli 10 e 11 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità. (Testo *A)*»:

«Art. 10 *((L) Vincoli derivanti da atti diversi dai piani urbanistici generali)*. — 1. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal piano urbanistico generale, il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto, ove espressamente se ne dia atto, su richiesta dell'interessato ai sensi dell'articolo 14, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241, ovvero su iniziativa dell'amministrazione competente all'approvazione del progetto, mediante una conferenza di servizi, un accordo di programma, una intesa ovvero un altro atto, anche di natura territoriale, che in base alla legislazione vigente comporti la variante al piano urbanistico.

2. Il vincolo può essere altresì disposto, dandosene espressamente atto, con il ricorso alla variante semplificata al piano urbanistico da realizzare, anche su richiesta dell'interessato, con le modalità e secondo le procedure di cui all'articolo 19, commi 2 e seguenti.

3. Per le opere per le quali sia già intervenuto, in conformità alla normativa vigente, uno dei provvedimenti di cui ai commi 1 e 2 prima della data di entrata in vigore del presente testo unico, il vincolo si intende apposto, anche qualora non ne sia stato dato esplicitamente atto.»

«Art. 11 *((L) La partecipazione degli interessati)*. — 1. Al proprietario, del bene sul quale si intende apporre il vincolo preordinato all'esproprio, va inviato l'avviso dell'avvio del procedimento:

a) nel caso di adozione di una variante al piano regolatore per la realizzazione di una singola opera pubblica, almeno venti giorni prima della delibera del consiglio comunale;

b) nei casi previsti dall'articolo 10, comma 1, almeno venti giorni prima dell'emanazione dell'atto se ciò risulti compatibile con le esigenze di celerità del procedimento.

2. L'avviso di avvio del procedimento è comunicato personalmente agli interessati alle singole opere previste dal piano o dal progetto. Allorché il numero dei destinatari sia superiore a 50, la comunicazione è effettuata mediante pubblico avviso, da affiggere all'albo pretorio dei Comuni nel cui territorio ricadono gli immobili da assoggettare al vincolo, nonché su uno o più quotidiani a diffusione nazionale e locale e, ove istituito, sul sito informatico della Regione o Provincia autonoma nel cui territorio ricadono gli immobili da assoggettare al vincolo. L'avviso deve precisare dove e con quali modalità può essere consultato il piano o il progetto. Gli interessati possono formulare entro i successivi trenta giorni osservazioni che vengono valutate dall'autorità espropriante ai fini delle definitive determinazioni.

3. La disposizione di cui al comma 2 non si applica ai fini dell'approvazione del progetto preliminare delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi ricompresi nei programmi attuativi dell'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443.

4. Ai fini dell'avviso dell'avvio del procedimento delle conferenze di servizi in materia di lavori pubblici, si osservano le forme previste dal decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554.

5. Salvo quanto previsto dal comma 2, restano in vigore le disposizioni vigenti che regolano le modalità di partecipazione del proprietario dell'area e di altri interessati nelle fasi di adozione e di approvazione degli strumenti urbanistici.».

— Si riportano gli articoli 26 e 27 del citato decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50:

«Art. 26 *(Verifica preventiva della progettazione)*. — 1. La stazione appaltante, nei contratti relativi ai lavori, verifica la rispondenza degli elaborati progettuali ai documenti di cui all'articolo 23, nonché la loro conformità alla normativa vigente.

2. La verifica di cui al comma 1 ha luogo prima dell'inizio delle procedure di affidamento; nei casi in cui è consentito l'affidamento congiunto di progettazione ed esecuzione, la verifica della progettazione redatta dall'aggiudicatario ha luogo prima dell'inizio dei lavori.

3. Al fine di accertare l'unità progettuale, i soggetti di cui al comma 6, prima dell'approvazione e in contraddittorio con il progettista, verificano la conformità del progetto esecutivo o definitivo rispettivamente, al progetto definitivo o al progetto di fattibilità. Al contraddittorio partecipa anche il progettista autore del progetto posto a base della gara, che si esprime in ordine a tale conformità.

4. La verifica accerta in particolare:

a) la completezza della progettazione;

b) la coerenza e completezza del quadro economico in tutti i suoi aspetti;

c) l'appaltabilità della soluzione progettuale prescelta;

d) presupposti per la durabilità dell'opera nel tempo;

e) la minimizzazione dei rischi di introduzione di varianti e di contenzioso;

f) la possibilità di ultimazione dell'opera entro i termini previsti;

g) la sicurezza delle maestranze e degli utilizzatori;

h) l'adeguatezza dei prezzi unitari utilizzati;

i) la manutenibilità delle opere, ove richiesta.

5. Gli oneri derivanti dall'accertamento della rispondenza agli elaborati progettuali sono ricompresi nelle risorse stanziate per la realizzazione delle opere.

6. L'attività di verifica è effettuata dai seguenti soggetti:

a) per i lavori di importo pari o superiore a venti milioni di euro, da organismi di controllo accreditati ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020;

b) per i lavori di importo inferiore a venti milioni di euro e fino alla soglia di cui all'articolo 35, dai soggetti di cui alla lettera *a)* e di cui all'articolo 46, comma 1, che dispongano di un sistema interno di controllo di qualità ovvero dalla stazione appaltante nel caso in cui disponga di un sistema interno di controllo di qualità;

c) per i lavori di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 35 e fino a un milione di euro, la verifica può essere effettuata dagli uffici tecnici delle stazioni appaltanti ove il progetto sia stato redatto da progettisti esterni o le stesse stazioni appaltanti dispongano di un sistema interno di controllo di qualità ove il progetto sia stato redatto da progettisti interni;

d) per i lavori di importo inferiore a un milione di euro, la verifica è effettuata dal responsabile unico del procedimento, anche avvalendosi della struttura di cui all'articolo 31, comma 9.

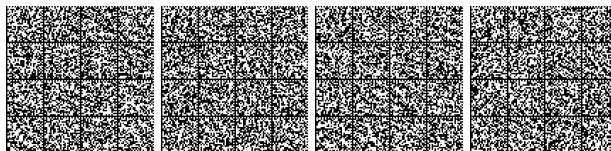
7. Lo svolgimento dell'attività di verifica è incompatibile con lo svolgimento, per il medesimo progetto, dell'attività di progettazione, del coordinamento della sicurezza della stessa, della direzione lavori e del collaudo.

8. La validazione del progetto posto a base di gara è l'atto formale che riporta gli esiti della verifica. La validazione è sottoscritta dal responsabile del procedimento e fa preciso riferimento al rapporto conclusivo del soggetto preposto alla verifica ed alle eventuali controdeduzioni del progettista. Il bando e la lettera di invito per l'affidamento dei lavori devono contenere gli estremi dell'avvenuta validazione del progetto posto a base di gara.

8-*bis*. Nei casi di contratti aventi ad oggetto la progettazione e l'esecuzione dei lavori, il progetto esecutivo ed eventualmente il progetto definitivo presentati dall'affidatario sono soggetti, prima dell'approvazione di ciascun livello di progettazione, all'attività di verifica."

"Art. 27. Procedure di approvazione dei progetti relativi ai lavori.

1. L'approvazione dei progetti da parte delle amministrazioni viene effettuata in conformità alla legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, e alle disposizioni statali e regionali che regolano la materia. Si applicano le disposizioni in materia di conferenza di servizi dettate dagli articoli 14-*bis* e seguenti della citata legge n. 241 del 1990.

1-*bis*. Nei casi di appalti conseguenti al ritiro, alla revoca o all'annullamento di un precedente appalto, basati su progetti per i quali risultino scaduti i pareri, le autorizzazioni e le intese acquisiti, ma non siano intervenute variazioni nel progetto e in materia di regolamentazione ambientale, paesaggistica e antisismica né in materia di disciplina urbanistica, restano confermati, per un periodo comunque non superiore a cinque anni, i citati predetti pareri, le autorizzazioni e le intese già resi dalle diverse amministrazioni. L'assenza delle variazioni di cui al primo

periodo deve essere oggetto di specifica valutazione e attestazione da parte del RUP. Restano escluse le ipotesi in cui il ritiro, la revoca o l'annullamento del precedente appalto siano dipesi da vizi o circostanze comunque inerenti i pareri, le autorizzazioni o le intese di cui al primo periodo.

2. Le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatori possono sottoporre al procedimento di approvazione dei progetti un livello progettuale di maggior dettaglio, al fine di ottenere anche le approvazioni proprie delle precedenti fasi progettuali eventualmente non effettuate. La dichiarazione di pubblica utilità di cui agli articoli 12 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001 n. 327, e successive modificazioni, può essere disposta anche quando l'autorità espropriante approva a tal fine il progetto esecutivo dell'opera pubblica o di pubblica utilità.

3. In sede di conferenza dei servizi di cui all'articolo 14-*bis* della legge n. 241 del 1990 sul progetto di fattibilità, con esclusione dei lavori di manutenzione ordinaria, tutte le amministrazioni e i soggetti invitati, ivi compresi gli enti gestori di servizi pubblici a rete per i quali possono riscontrarsi interferenze con il progetto, sono obbligati a pronunciarsi sulla localizzazione e sul tracciato dell'opera, anche presentando proposte modificative, nonché a comunicare l'eventuale necessità di opere mitigatrici e compensative dell'impatto. In tale fase, gli enti gestori di servizi pubblici a rete forniscono, contestualmente al proprio parere, il cronoprogramma di risoluzione delle interferenze. Salvo circostanze imprevedibili, le conclusioni adottate dalla conferenza in merito alla localizzazione o al tracciato, nonché al progetto di risoluzione delle interferenze e alle opere mitigatrici e compensative, ferma restando la procedura per il dissenso di cui all'articolo 14-*bis*, comma 3-*bis* e all'articolo 14-*quater*, comma 3 della predetta legge n. 241 del 1990, non possono essere modificate in sede di approvazione dei successivi livelli progettuali, a meno del ritiro e della ripresentazione di un nuovo progetto di fattibilità.

4. In relazione al procedimento di approvazione del progetto di fattibilità di cui al comma 3, gli enti gestori delle interferenze già note o prevedibili hanno l'obbligo di verificare e segnalare al soggetto aggiudicatore la sussistenza di interferenze non rilevate con il sedime della infrastruttura o dell'insediamento produttivo e di elaborare, a spese del soggetto aggiudicatore, il progetto di risoluzione delle interferenze di propria competenza. Il soggetto aggiudicatore sottopone a verifica preventiva di congruità i costi di progettazione per la risoluzione delle interferenze indicate dall'ente gestore. La violazione di tali obblighi che sia stata causa di ritardato avvio o anomalo andamento dei lavori comporta per l'ente gestore responsabilità patrimoniale per i danni subiti dal soggetto aggiudicatore.

5. Il progetto definitivo è corredato dalla indicazione delle interferenze, anche non rilevate ai sensi del comma 4, individuate dal soggetto aggiudicatore e, in mancanza, indicate dagli enti gestori nel termine di sessanta giorni dal ricevimento del progetto, nonché dal programma degli spostamenti e attraversamenti e di quant'altro necessario alla risoluzione delle interferenze.

6. Gli enti gestori di reti o opere destinate al pubblico servizio devono rispettare il programma di risoluzione delle interferenze di cui al comma 5 approvato unitamente al progetto definitivo, anche indipendentemente dalla stipula di eventuali convenzioni regolanti la risoluzione delle interferenze, sempre che il soggetto aggiudicatore si impegni a mettere a disposizione in via anticipata le risorse occorrenti. Il mancato rispetto del suddetto programma di risoluzione delle interferenze, che sia stato causa di ritardato avvio o anomalo andamento dei lavori, comporta per l'ente gestore responsabilità patrimoniale per i danni subiti dal soggetto aggiudicatore.

7. Restano ferme le disposizioni vigenti che stabiliscono gli effetti dell'approvazione dei progetti ai fini urbanistici ed espropriativi, nonché l'applicazione della vigente disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale.».

— Si riporta l'articolo 125 del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104 «Attuazione dell'articolo 44 della legge 18 giugno 2009, n. 69, recante delega al governo per il riordino del processo amministrativo»:

«Art. 125 *(Ulteriori disposizioni processuali per le controversie relative a infrastrutture strategiche)*. — 1. Nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, approvazione, e realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi e relative attività di espropriazione, occupazione e asservimento, di cui alla parte II, titolo III, capo IV del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, oltre alle disposizioni del presente Capo, con esclusione dell'articolo 122, si applicano le seguenti previsioni.

2. In sede di pronuncia del provvedimento cautelare, si tiene conto delle probabili conseguenze del provvedimento stesso per tutti gli interessi che possono essere lesi, nonché del preminente interesse nazionale alla sollecita realizzazione dell'opera, e, ai fini dell'accoglimento della domanda cautelare, si valuta anche la irreparabilità del pregiudizio per il ricorrente, il cui interesse va comunque comparato con quello del soggetto aggiudicatore alla celere prosecuzione delle procedure.

3. Ferma restando l'applicazione degli articoli 121 e 123, al di fuori dei casi in essi contemplati la sospensione o l'annullamento dell'affidamento non comporta la caducazione del contratto già stipulato, e il risarcimento del danno eventualmente dovuto avviene solo per equivalente. Si applica l'articolo 34, comma 3.

4. Le disposizioni del comma 3 si applicano anche alle controversie relative:

a) alle procedure di cui all'articolo 140 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

b) alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi individuati nel contratto istituzionale di sviluppo ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88;

c) alle opere di cui all'articolo 32, comma 18, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge 15 luglio 2011, n. 111.».

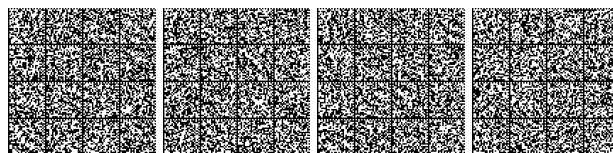
Art. 10.

Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, il comma 1039 è sostituito dal seguente: «1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del Next Generation EU.».

2. Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE–ECOFIN recante «Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia», viene aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione. Le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

3. La notifica della citata decisione di esecuzione del consiglio UE–ECOFIN recante «Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia», unitamente al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 2, costituiscono la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ivi compresa l'assunzione dei corrispondenti impegni di spesa, nei limiti delle risorse assegnate ai sensi del decreto di cui al comma 2.

4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le «opzioni di costo semplificate» previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento

(UE) 2021/1060 *del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.*

5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal *regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021*, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti *delle regioni, delle province autonome* di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-*bis* dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

7. *All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: «*3-*bis*. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a)*, utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica *e la transizione digitale* è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a)*, utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b)* e *c)* utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line*».

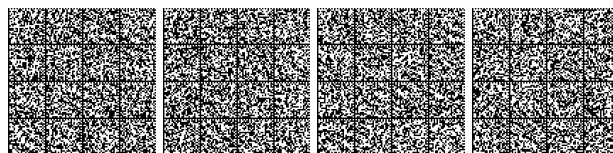
7-bis. *Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:*

«Art. 48-bis (Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari). — *1. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli 52*-bis *e seguenti del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo 52*-quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica».*

7-ter. *All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: «finalizzati a garantire» sono inserite le seguenti: «, limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio».*

7-quater. *Al primo periodo del comma 17*-bis *dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: «da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie» sono aggiunte le seguenti: «, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie».*

7-quinquies. *Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività ad esse connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.*

7-sexies. *Per le medesime finalità di cui al comma 7*-quinquies *nonché al fine di rafforzare il settore del venture capital, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1*

della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il venture capital, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il venture capital, comprese quote o azioni di fondi per il venture debt o di uno o più fondi che investono in fondi per il venture debt, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al venture capital disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale, del primo periodo di sottoscrizione.

7-septies. *Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.*

7-octies. *All'articolo 8, comma 2-*bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 1039, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023), come modificato dalla presente legge.

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali.)*. — (*Omissis*)

1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del Next Generation EU.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 (Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.

«Art. 44 *(Semplificazione ed efficientamento dei processi di programmazione, vigilanza ed attuazione degli interventi finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione)*. — 1. Al fine di migliorare il coordinamento unitario e la qualità degli investimenti finanziati con le risorse nazionali destinate alle politiche di coesione dei cicli di programmazione 2000/2006, 2007/2013 e 2014/2020, nonché di accelerarne la spesa, per ciascuna Amministrazione centrale, Regione o Città metropolitana titolare di risorse a valere sul Fondo per lo sviluppo e coesione di cui all'articolo 4, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, in sostituzione della pluralità degli attuali documenti programmatori variamente denominati e tenendo conto degli interventi ivi inclusi, l'Agenzia per la coesione territoriale procede, sentite le amministrazioni interessate, ad una riclassificazione di tali strumenti al fine di sottoporre all'approvazione del CIPE, su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, un unico Piano operativo per ogni amministrazione denominato «Piano sviluppo e coesione», con modalità unitarie di gestione e monitoraggio.

2. Al fine di rafforzare il carattere unitario delle politiche di coesione e della relativa programmazione e di valorizzarne la simmetria con i Programmi Operativi Europei, ciascun Piano è articolato per aree tematiche, in analogia agli obiettivi tematici dell'Accordo di Partenariato, con conseguente trasferimento delle funzioni attribuite ai rispettivi strumenti di governance, istituiti con delibere del CIPE o comunque previsti dai documenti di programmazione oggetto di riclassificazione, ad appositi Comitati di Sorveglianza, costituiti dalle Amministrazioni titolari dei Piani operativi, ai quali partecipano rappresentanti del Dipartimento per le politiche di coesione, dell'Agenzia per la coesione territoriale, del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e rappresentanti, per i Piani di competenza regionale, dei Ministeri competenti per area tematica, ovvero, per i Piani di competenza ministeriale, rappresentanti delle regioni, nonché del partenariato economico e sociale, relativamente agli ambiti di cui alle lettere *d)* ed *e)* del comma 3. Per la partecipazione ai Comitati di sorveglianza non sono dovuti gettoni di presenza, compensi, rimborsi spese o altri emolumenti comunque denominati.

2-*bis*. I sistemi di gestione e controllo dei Piani di sviluppo e coesione di cui al comma 1, sono improntati, sulla base di linee guida definite dall'Agenzia per la coesione territoriale, a criteri di proporzionalità e semplificazione, fermi restando i controlli di regolarità amministrativo contabile degli atti di spesa previsti dalla legislazione vigente.

3. I Comitati di sorveglianza di cui al comma 2, ferme restando le competenze specifiche normativamente attribuite alle amministrazioni centrali, regionali e alle Agenzie nazionali:

a) approvano la metodologia e i criteri usati per la selezione delle operazioni;

b) approvano le relazioni di attuazione e finali;

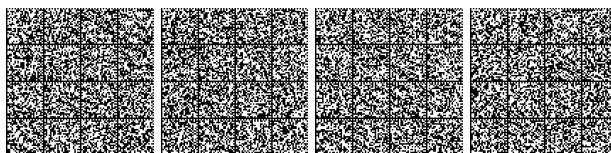
c) esaminano eventuali proposte di modifiche al Piano operativo, ovvero esprimono il parere ai fini della sottoposizione delle modifiche stesse al CIPE;

d) esaminano ogni aspetto che incida sui risultati, comprese le verifiche sull'attuazione;

e) esaminano i risultati delle valutazioni.

4. I Comitati di sorveglianza dei programmi attuativi regionali FSC 2007-2013 già istituiti integrano la propria composizione e disciplina secondo quanto previsto dai commi 2 e 3.

5. Le Amministrazioni titolari dei Piani sviluppo e coesione monitorano gli interventi sul proprio sistema gestionale e rendono disponibili, con periodicità bimestrale, i dati di avanzamento finanziario, fisico e procedurale alla Banca dati Unitaria del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato secondo le disposizioni dell'articolo 1, comma 703, lettera *l)*, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Gli interventi, pena esclusione dal finanziamento, sono identificati con il Codice Unico di Progetto (CUP).

6. Fatto salvo quanto previsto dal comma 7, restano in ogni caso fermi le dotazioni finanziarie degli strumenti di programmazione oggetto di riclassificazione, come determinate alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli interventi individuati e il relativo finanziamento, la titolarità dei programmi o delle assegnazioni deliberate dal CIPE e i soggetti attuatori, ove individuati anche nei documenti attuativi.

7. In sede di prima approvazione, il Piano sviluppo e coesione di cui al comma 1 può contenere:

a) gli interventi dotati di progettazione esecutiva o con procedura di aggiudicazione avviata, individuati sulla base dei dati di monitoraggio presenti, alla data del 31 dicembre 2019, nel sistema di monitoraggio unitario di cui all'articolo 1, comma 245, della legge 27 dicembre 2013, n. 147;

b) gli interventi che, pur non rientrando nella casistica di cui alla lettera *a)*, siano valutati favorevolmente da parte del Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri e dell'Agenzia per la coesione territoriale, sentite le amministrazioni titolari delle risorse di cui al comma 1, in ragione della coerenza con le "missioni" della politica di coesione di cui alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2019 e con gli obiettivi strategici del nuovo ciclo di programmazione dei fondi europei, fermo restando l'obbligo di generare obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2022.

8. L'Amministrazione titolare del Piano operativo oggetto della riclassificazione, prevista al comma 1, resta responsabile della selezione degli interventi, in sostituzione di quelli che risultavano già finanziati alla data di entrata in vigore del presente decreto, della vigilanza sulla attuazione dei singoli interventi, dell'utilizzo delle risorse per fare fronte a varianti dell'intervento, della presentazione degli stati di avanzamento nonché delle richieste di erogazione delle risorse ai beneficiari.

9. Per gli interventi di cui al comma 7, lettera *b)*, il CIPE, con la medesima delibera di approvazione del Piano sviluppo e coesione, stabilisce, al fine di accelerarne la realizzazione e la spesa, le misure di accompagnamento alla progettazione e all'attuazione da parte del Dipartimento per le politiche di coesione, dell'Agenzia per la coesione territoriale e della Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, comma 162, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

10. Le risorse di cui al comma 1, eventualmente non rientranti nel Piano sviluppo e coesione, sono riprogrammate con delibera del CIPE su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, al fine di contribuire al finanziamento di un Piano sviluppo e coesione per ciascuna delle "missioni" di cui al comma 7, lettera *b)*.

10-*bis*. Le risorse di cui al comma 10 possono finanziare:

a) i contratti istituzionali di sviluppo, di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123;

b) la progettazione degli investimenti infrastrutturali.

11. Resta in ogni caso fermo il vincolo di destinazione territoriale di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. Restano, altresì, ferme le norme di legge relative alle risorse di cui al comma 1, in quanto compatibili.

11-*bis*. Al fine di accelerare la realizzazione degli interventi finanziati con le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, anche sulla base di atti di indirizzo della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche di coesione, l'Agenzia per la coesione territoriale promuove, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, azioni di accompagnamento alle amministrazioni responsabili della spesa, attraverso appositi accordi di cooperazione con le medesime amministrazioni.

12. In relazione alle nuove risorse del Fondo sviluppo e coesione attribuite con la legge 30 dicembre 2018, n. 145 e non ancora programmate alla data di entrata in vigore del presente decreto, le proposte di assegnazione di risorse da sottoporre al CIPE per il finanziamento di interventi infrastrutturali devono essere corredate della positiva valutazione tecnica da parte del Dipartimento per le politiche di coesione. Salvo diversa e motivata previsione nella delibera di assegnazione del CIPE, tali assegnazioni decadono ove non diano luogo a obbligazioni giuridicamente vincolanti entro tre anni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana della medesima delibera. Le relative risorse non possono essere riassegnate alla medesima Amministrazione.

13. Al fine di supportare le Amministrazioni di cui al comma 2 nella progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali le risorse destinate alla progettazione di cui al comma 10-*bis*, lettera *b)*, finanziano i costi della progettazione tecnica dei progetti infrastrutturali che abbiano avuto la valutazione positiva da parte delle strutture tecniche della Presidenza del Consiglio dei ministri, sulla base dell'effettiva rispondenza alle priorità di sviluppo e ai fabbisogni del territorio, dell'eventuale necessità di fronteggiare situazioni emergenziali, da sostenere da parte delle Amministrazioni titolari dei Piani operativi di cui al comma 1, anche attraverso il ricorso alla Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, comma 162, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. I progetti per i quali sia completata positivamente la progettazione esecutiva accedono prioritariamente ai finanziamenti che si renderanno disponibili per la realizzazione. Alle risorse del Fondo sviluppo e coesione assegnate alle finalità specifiche di cui al presente comma non si applica il vincolo di destinazione territoriale di cui all'articolo 1, comma 6, della legge 27 dicembre 2013, n. 147.

14. Ai Piani operativi redatti a seguito della riclassificazione di cui al comma 1 si applicano i principi già vigenti per la programmazione 2014-2020. Il CIPE, su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, d'intesa con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni, adotta una apposita delibera per assicurare la fase transitoria della disciplina dei cicli di programmazione 2000-2006 e 2007-2013 e per coordinare e armonizzare le regole vigenti in un quadro ordinamentale unitario. Nelle more dell'approvazione dei singoli Piani di sviluppo e coesione, si applicano le regole di programmazione vigenti.

15. Il Ministro per il Sud e la coesione territoriale presenta al CIPE:

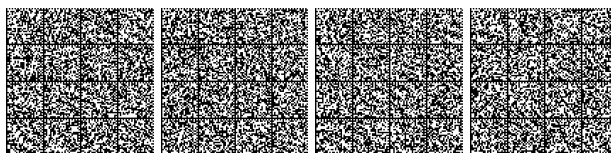
a) entro il 31 marzo 2020 una relazione sull'attuazione delle disposizioni del presente articolo;

b) entro il 31 marzo di ogni anno, a partire dall'anno 2020, una relazione annuale sull'andamento dei Piani operativi di cui al comma 1 riferita all'anno precedente.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 7-*bis*, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, (Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti) convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101:

«Art. 1 *(Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza)*. — (*Omissis*)

7-*bis*. Fatte salve le procedure applicabili ai programmi ed interventi cofinanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ai sensi dell' articolo 14, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, e fermo restando anche quanto previsto dal medesimo articolo 14, comma 1, primo periodo, il mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o la mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio comportano la revoca del finanziamento ai sensi del presente comma, qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti. I provvedimenti di revoca sono adottati dal Ministro a cui risponde l'amministrazione centrale titolare dell'intervento. Nel caso in cui il soggetto attuatore sia la stessa amministrazione centrale, nonché per gli interventi di cui al comma 2, lettera *b)*, punto 1, la revoca è disposta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze. Le risorse disponibili per effetto delle revoche, anche iscritte in conto residui, sono riprogrammate con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, secondo criteri premianti nei confronti delle amministrazioni che abbiano riportato i migliori dati di impiego delle risorse. Per le risorse oggetto di revoca, i termini di conservazione dei residui di cui all' articolo 34-*bis*, commi 3 e 4, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, decorrono nuovamente dal momento dell'iscrizione nello stato di previsione di destinazione. Qualora le somme oggetto di revoca siano state già trasferite dal bilancio dello Stato, le stesse devono essere tempestivamente versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione, al fine di consentirne l'utilizzo previsto con la riprogrammazione disposta con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio anche in conto residui. In caso di mancato versamento delle predette somme da parte degli enti locali delle regioni a statuto ordinario, della Regione siciliana e della regione Sardegna, il recupero è operato con le procedure di cui all' articolo 1, commi 128 e 129, della legge 24 dicembre 2012, n. 228. Per gli enti locali delle regioni Friuli Venezia Giulia e Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, in caso di mancato versamento, le predette regioni e province autonome assoggettano i propri enti ad una riduzione in corrispondente misura dei trasferimenti correnti erogati dalle medesime regioni o province autonome che provvedono, conseguentemente, a riversare all'entrata del bilancio dello Stato le somme recuperate. In caso di mancato versamento da parte delle regioni e delle province autonome si procede al recupero delle somme dovute a valere sulle giacenze depositate a qualsiasi titolo nei conti aperti presso la tesoreria statale.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 64 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale), come modificato dalla presente legge:

«Art. 64 *(Sistema pubblico per la gestione delle identità digitali e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni).* — 1. - 2.

2-*bis*. Per favorire la diffusione di servizi in rete e agevolare l'accesso agli stessi da parte di cittadini e imprese, anche in mobilità, è istituito, a cura dell'Agenzia per l'Italia digitale, il sistema pubblico per la gestione dell'identità digitale di cittadini e imprese (SPID).

2-*ter*. Il sistema SPID è costituito come insieme aperto di soggetti pubblici e privati che, previo accreditamento da parte dell'AgID, secondo modalità definite con il decreto di cui al comma 2-*sexies*, identificano gli utenti per consentire loro il compimento di attività e l'accesso ai servizi in rete.

2-*quater*. L'accesso ai servizi in rete erogati dalle pubbliche amministrazioni che richiedono identificazione informatica avviene tramite SPID, nonché tramite la carta di identità elettronica. Il sistema SPID è adottato dalle pubbliche amministrazioni nei tempi e secondo le modalità definiti con il decreto di cui al comma 2-*sexies*. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 3-*bis*, comma 01.

2-*quinquies*. Ai fini dell'erogazione dei propri servizi in rete, è altresì riconosciuta ai soggetti privati, secondo le modalità definite con il decreto di cui al comma 2-*sexies*, la facoltà di avvalersi del sistema SPID per la gestione dell'identità digitale dei propri utenti, nonché la facoltà di avvalersi della carta di identità elettronica. L'adesione al sistema SPID ovvero l'utilizzo della carta di identità elettronica per la verifica dell'accesso ai propri servizi erogati in rete per i quali è richiesto il riconoscimento dell'utente esonera i predetti soggetti da un obbligo generale di sorveglianza delle attività sui propri siti, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 aprile 2003, n. 70.

2-*sexies*. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e del Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, sono definite le caratteristiche del sistema SPID, anche con riferimento:

a) al modello architetturale e organizzativo del sistema;

b) alle modalità e ai requisiti necessari per l'accreditamento dei gestori dell'identità digitale;

c) agli standard tecnologici e alle soluzioni tecniche e organizzative da adottare anche al fine di garantire l'interoperabilità delle credenziali e degli strumenti di accesso resi disponibili dai gestori dell'identità digitale nei riguardi di cittadini e imprese;

d) alle modalità di adesione da parte di cittadini e imprese in qualità di utenti di servizi in rete;

e) ai tempi e alle modalità di adozione da parte delle pubbliche amministrazioni in qualità di erogatori di servizi in rete;

f) alle modalità di adesione da parte delle imprese interessate in qualità di erogatori di servizi in rete.

2-*septies*. - 2-*octies*.

2-*nonies*. L'accesso di cui al comma 2-*quater* può avvenire anche con la carta nazionale dei servizi.

2-*decies*. Le pubbliche amministrazioni, in qualità di fornitori dei servizi, usufruiscono gratuitamente delle verifiche rese disponibili dai gestori di identità digitali e dai gestori di attributi qualificati.

2-*undecies*. I gestori dell'identità digitale accreditati sono iscritti in un apposito elenco pubblico, tenuto da AgID, consultabile anche in via telematica.

2-*duodecies*. La verifica dell'identità digitale con livello di garanzia almeno significativo, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, del Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento e del Consiglio europeo del 23 luglio 2014, produce, nelle transazioni elettroniche o per l'accesso ai servizi in rete, gli effetti del documento di riconoscimento equipollente, di cui all'articolo 35 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445. L'identità digitale, verificata ai sensi del presente articolo e con livello di sicurezza almeno significativo, attesta gli attributi qualificati dell'utente, ivi compresi i dati relativi al possesso di abilitazioni o autorizzazioni richieste dalla legge ovvero stati, qualità personali e fatti contenuti in albi, elenchi o registri pubblici o comunque accertati da soggetti titolari di funzioni pubbliche, secondo le modalità stabilite da AgID con Linee guida.

3.

3-bis. *Fatto salvo quanto previsto dal comma 2-*nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera* a)*, utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera* a)*, utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere* b) *e* c) *utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi on-line*.».

— Si riportano gli articoli 44 e 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108:

«Art. 44 *(Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto).* — 1. Ai fini della realizzazione degli interventi indicati nell'Allegato IV al presente decreto, prima dell'approvazione di cui all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del medesimo decreto è trasmesso, a cura della stazione appaltante, al Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'espressione del parere di cui all'articolo 48, comma 7, del presente decreto. Il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 45 verifica, entro quindici giorni dalla ricezione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, l'esistenza di evidenti carenze, di natura formale o sostanziale, ivi comprese quelle afferenti gli aspetti ambientali, paesaggistici e culturali, tali da non consentire l'espressione del parere e, in tal caso, provvede a restituirlo immediatamente alla stazione appaltante richiedente, con l'indicazione delle integrazioni ovvero delle eventuali modifiche necessarie ai fini dell'espressione del parere in senso favorevole. La stazione appaltante procede alle modifiche e alle integrazioni richieste dal Comitato speciale, entro e non oltre il termine di quindici giorni dalla data di restituzione del progetto. Il Comitato speciale esprime il parere entro il termine massimo di quarantacinque giorni dalla ricezione del progetto di fattibilità tecnica ed economica ovvero entro il termine massimo di venti giorni dalla ricezione del progetto modificato o integrato secondo quanto previsto dal presente comma. Decorsi tali termini, il parere si intende reso in senso favorevole.

1-*bis*. In relazione agli interventi di cui al comma 1 del presente articolo per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è stato richiesto ovvero acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi dell' articolo 215 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, tale parere tiene luogo di quello previsto dal medesimo comma 1, ferma restando l'applicazione dei commi 5 e 6 del presente articolo, in caso di approvazione del progetto da parte della conferenza di servizi sulla base delle posizioni prevalenti ovvero qualora siano stati espressi dissensi qualificati ai sensi dell' articolo 14-*quinquies*, commi 1 e 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, nonché dei commi 7 e 8 del presente articolo, relativamente agli effetti della verifica del progetto effettuata ai sensi dell' articolo 26, comma 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, agli obblighi di comunicazione in capo alla stazione appaltante e ai termini di indizione delle procedure di aggiudicazione, anche ai fini dell'esercizio dell'intervento sostitutivo di cui all'articolo 12 del presente decreto. Qualora il parere di cui al primo periodo del presente comma sia stato espresso sul progetto definitivo, le disposizioni dei commi 4, 5 e 6 si applicano in relazione a quest'ultimo, in quanto compatibili. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del secondo periodo del comma 8 del presente articolo e fuori delle ipotesi di cui ai commi 5 e 6, terzo e quinto periodo, del medesimo articolo, la stazione appaltante comunica alla Cabina di regia di cui all'articolo 2, per il tramite della Segreteria tecnica di cui all'articolo 4, e al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'avvenuta approvazione del livello progettuale da mettere a gara e il termine di novanta giorni comincia a decorrere dalla data di tale approvazione.

1-*ter*. Al fine di accelerare la realizzazione degli interventi relativi ai sistemi di trasporto pubblico locale a impianti fissi e, in particolare, di quelli finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR, in deroga all' articolo 215, comma 3, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è obbligatorio esclusivamente con riguardo agli interventi il cui va-

lore, limitatamente alla componente "opere civili", è pari o superiore a 100 milioni di euro. In relazione agli investimenti di cui al primo periodo del presente comma di importo pari o inferiore a 100 milioni di euro, si prescinde dall'acquisizione del parere previsto dal citato articolo 215, comma 3, del codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016. Al fine di ridurre i tempi di espressione del parere di cui al presente comma, la Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili competente in materia di trasporto pubblico locale a impianti fissi provvede, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, allo svolgimento dell'attività istruttoria e alla formulazione di una proposta di parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia nei successivi trenta giorni. Decorso tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

2. Ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016, il progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo agli interventi di cui all' Allegato IV al presente decreto è trasmesso dalla stazione appaltante alla competente soprintendenza decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica, ove questo non sia stato restituito ai sensi del secondo periodo del comma 1, ovvero contestualmente alla trasmissione al citato Consiglio del progetto modificato nei termini dallo stesso richiesti. Il termine di cui al comma 3, secondo periodo, dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016 è ridotto a quarantacinque giorni. Le risultanze della verifica preventiva sono acquisite nel corso della conferenza di servizi di cui al comma 4.

3. In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è trasmesso all'autorità competente ai fini dell'espressione della valutazione di impatto ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui all'articolo 22, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, a cura della stazione appaltante decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica ove questo non sia stato restituito ai sensi del secondo periodo del comma 1, ovvero contestualmente alla trasmissione al citato Consiglio del progetto modificato nei termini dallo stesso richiesti. Gli esiti della valutazione di impatto ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 4. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico di cui all'articolo 46, è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-*bis* del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006. Le procedure di valutazione di impatto ambientale degli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto sono svolte con le modalità e nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-*bis* dell' articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

4. In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica, ove non sia stato restituito ai sensi del secondo periodo del comma 1, ovvero contestualmente alla trasmissione al citato Consiglio del progetto modificato nei termini dallo stesso richiesti, la stazione appaltante convoca la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 27, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016. La conferenza di servizi è svolta in forma semplificata ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241 e nel corso di essa, ferme restando le prerogative dell'autorità competente in materia di VIA, sono acquisite e valutate le eventuali prescrizioni e direttive adottate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ai sensi del secondo periodo del comma 1, nonché gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte secondo le modalità di cui all'articolo 46 del presente decreto, della verifica preventiva dell'interesse archeologico e della valutazione di impatto ambientale. La determinazione conclusiva della conferenza approva il progetto e tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il provvedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

5. In caso di approvazione del progetto da parte della conferenza di servizi sulla base delle posizioni prevalenti ovvero qualora siano stati espressi dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-*quinquies*, commi 1 e 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, la questione è posta all'esame del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici e definita, anche in deroga alle previsioni di cui al medesimo articolo 14-*quinquies*, secondo le modalità di cui al comma 6.

6. Entro cinque giorni dalla conclusione della conferenza di servizi di cui al comma 4, il progetto è trasmesso unitamente alla determinazione conclusiva della conferenza e alla relativa documentazione al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, integrato, nei casi previsti dal comma 5, con la partecipazione dei rappresentanti delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e delle altre amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza. Fatto salvo quanto previsto dal quarto periodo, entro e non oltre i quindici giorni successivi, il Comitato speciale adotta una determinazione motivata, comunicata senza indugio alla stazione appaltante, con la quale individua le eventuali integrazioni e modifiche al progetto di fattibilità tecnica ed economica rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi. Nei casi previsti dal comma 5 e fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo del presente comma, la determinazione motivata del Comitato speciale individua altresì le integrazioni e modifiche occorrenti per pervenire, in attuazione del principio di leale collaborazione, ad una soluzione condivisa e sostituisce, con i medesimi effetti di cui al comma 4, quella della conferenza di servizi. In relazione alle eventuali integrazioni ovvero modifiche richieste dal Comitato speciale è acquisito, ove necessario, il parere dell'autorità che ha rilasciato il provvedimento di VIA, che si esprime entro venti giorni dalla richiesta e, in tal caso, il Comitato speciale adotta la determinazione motivata entro i successivi dieci. In presenza di dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-*quinquies*, commi 1 e 2, della medesima legge n. 241 del 1990 e qualora non sia possibile pervenire ad una soluzione condivisa ai fini dell'adozione della determinazione motivata, il Comitato speciale, entro tre giorni dalla scadenza del termine di cui al secondo ovvero al quarto periodo, trasmette alla Segreteria tecnica di cui all'articolo 4 una relazione recante l'illustrazione degli esiti della conferenza di servizi, delle ragioni del dissenso e delle proposte dallo stesso formulate per il superamento del dissenso, compatibilmente con le preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell' articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59. La Segreteria tecnica propone al Presidente del Consiglio dei ministri, entro quindici giorni dalla ricezione della relazione di cui al quinto periodo, di sottoporre la questione all'esame del Consiglio dei ministri per le conseguenti determinazioni. Il Consiglio dei ministri si pronuncia, entro i successivi dieci giorni, se del caso adottando una nuova determinazione conclusiva ai sensi del primo periodo del comma 6 del predetto articolo 14-*quinquies* della legge n. 241 del 1990 con i medesimi effetti di cui al comma 4, terzo, quarto e quinto periodo del presente articolo. Alle riunioni del Consiglio dei ministri possono partecipare senza diritto di voto i Presidenti delle regioni o delle province autonome interessate. Restano ferme le attribuzioni e le prerogative riconosciute alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e Bolzano dagli statuti speciali di autonomia e dalle relative norme di attuazione. Le decisioni del Consiglio dei ministri sono immediatamente efficaci, non sono sottoposte al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti di cui all'articolo 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, e sono pubblicate, per estratto, entro cinque giorni dalla data di adozione, nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana.

7. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite ai sensi del comma 6 ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

8. La stazione appaltante provvede ad indire la procedura di aggiudicazione non oltre novanta giorni dalla data di comunicazione della determinazione motivata del Comitato speciale ai sensi del comma 6 ovvero dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della decisione del Consiglio dei ministri di cui al medesimo comma 6, dandone

contestuale comunicazione alla Cabina di regia di cui all'articolo 2, per il tramite della Segreteria tecnica di cui all'articolo 4, e al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. In caso di inosservanza del termine di cui al primo periodo, l'intervento sostitutivo è attuato nelle forme e secondo le modalità di cui all'articolo 12.

8-*bis*. Il quinto periodo del comma 290 dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, è sostituito dal seguente: "Alla società possono essere affidate le attività di realizzazione e di gestione, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ulteriori tratte autostradali situate prevalentemente nel territorio della regione Veneto nonché, previa intesa tra le regioni interessate, nel territorio delle regioni limitrofe, nei limiti e secondo le modalità previsti dal comma 8-*ter* dell' articolo 178 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50".

8-*ter*. Al comma 7-*bis* dell'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "30 giugno 2021" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2021".

8-*quater*. All' articolo 35, comma 1-*ter*, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Le tratte diverse da quelle previste dal secondo periodo sono assegnate, all'esito del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo, alla società ANAS Spa che provvede altresì alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, anche attraverso l'adeguamento della strada statale n. 1 - Aurelia, nei limiti delle risorse che si renderanno disponibili a tale fine nell'ambito del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025. Per la progettazione ed esecuzione dell'intervento viario di cui al precedente periodo, a decorrere dalla data di sottoscrizione del contratto di programma relativo al periodo 2021-2025 e fino al completamento dei lavori, l'amministratore delegato *pro tempore* della società ANAS Spa è nominato commissario straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all' articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Al commissario straordinario non spettano compensi, gettoni di presenza e indennità comunque denominate".

8-*quinquies*. Al fine di consentire l'ultimazione delle procedure espropriative e dei contenziosi pendenti nonché dei collaudi tecnico-amministrativi relativi alle opere realizzate per lo svolgimento dei XX Giochi olimpici invernali e dei IX Giochi paralimpici invernali svoltisi a Torino nel 2006 e delle opere previste e finanziate dalla legge 8 maggio 2012, n. 65, il termine di cui all' articolo 3, comma 7, della legge 9 ottobre 2000, n. 285, come prorogato dall' articolo 2, comma 5-*octies*, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, è ulteriormente prorogato al 31 dicembre 2023.»

«Art. 48 *(Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e* PNC). — 1. In relazione alle procedure afferenti agli investimenti pubblici finanziati, in tutto o in parte, con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, si applicano le disposizioni del presente titolo, l'articolo 207, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché le disposizioni di cui al presente articolo.

2. È nominato, per ogni procedura, un responsabile unico del procedimento che, con propria determinazione adeguatamente motivata, valida e approva ciascuna fase progettuale o di esecuzione del contratto, anche in corso d'opera, fermo restando quanto previsto dall'articolo 26, comma 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

3. Le stazioni appaltanti possono altresì ricorrere alla procedura di cui all'articolo 63 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 125, per i settori speciali, nella misura strettamente necessaria, quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti da circostanze imprevedibili, non imputabili alla stazione appaltante, l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere la realizzazione degli obiettivi o il rispetto dei tempi di attuazione di cui al PNRR nonché al PNC e ai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione Europea.

4. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento di cui al comma 1, si applica l'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Per le finalità di cui al comma 1, in deroga a quanto previsto dall'articolo 59, commi 1, 1-*bis* e 1-*ter*, del decreto legislativo n. 50 del 2016, è ammesso l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, comma 5, del decreto legislativo n. 50 del 2016. Sul progetto di fattibilità tecnica ed economica posto a base di gara, è sempre convocata la conferenza di servizi di cui all'articolo 14, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. In ogni caso, alla conferenza di servizi indetta ai fini dell'approvazione del progetto definitivo partecipa anche l'affidatario dell'appalto, che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti ai pareri resi in sede di conferenza di servizi. A tal fine, entro cinque giorni dall'aggiudicazione ovvero dalla presentazione del progetto definitivo da parte dell'affidatario, qualora lo stesso non sia stato acquisito in sede di gara, il responsabile unico del procedimento avvia le procedure per l'acquisizione dei pareri e degli atti di assenso necessari per l'approvazione del progetto.

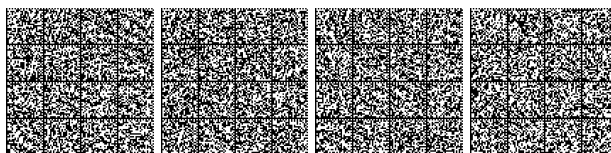
6. Le stazioni appaltanti che procedono agli affidamenti di cui al comma 1, possono prevedere, nel bando di gara o nella lettera di invito, l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso nella progettazione dei metodi e strumenti elettronici specifici di cui all'articolo 23, comma 1, lettera *h)*, del decreto legislativo n. 50 del 2016. Tali strumenti utilizzano piattaforme interoperabili a mezzo di formati aperti non proprietari, al fine di non limitare la concorrenza tra i fornitori di tecnologie e il coinvolgimento di specifiche progettualità tra i progettisti. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono stabilite le regole e specifiche tecniche per l'utilizzo dei metodi e strumenti elettronici di cui al primo periodo, assicurandone il coordinamento con le previsioni di cui al decreto non regolamentare adottato ai sensi del comma 13 del citato articolo 23.

7. Per gli interventi di cui al comma 1, in deroga a quanto previsto dall'articolo 215 del decreto legislativo n. 50 del 2016, il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici è reso esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro. In tali casi, il parere reso dal Consiglio Superiore, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo. In relazione agli investimenti di cui al primo periodo di importo inferiore ai 100 milioni di euro, dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 31 dicembre 2026, si prescinde dall'acquisizione del parere di cui all'articolo 215, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016. Con provvedimento del Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono individuate le modalità di presentazione delle richieste di parere di cui al presente comma, è indicato il contenuto essenziale dei documenti e degli elaborati di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo n. 50 del 2016, occorrenti per l'espressione del parere, e sono altresì disciplinate, fermo quanto previsto dall'articolo 44 del presente decreto, procedure semplificate per la verifica della completezza della documentazione prodotta e, in caso positivo, per la conseguente definizione accelerata del procedimento.».

— Si riportano gli articoli 52-*bis* e 52-*quater* del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità (Testo *A)*:

«Art. 52-*bis (L'espropriazione per infrastrutture lineari energetiche)*. — 1. Ai fini del presente decreto si intendono per infrastrutture lineari energetiche i gasdotti, gli elettrodotti, gli oleodotti e le reti di trasporto di fluidi termici, ivi incluse le opere, gli impianti e i servizi accessori connessi o funzionali all'esercizio degli stessi, nonché i gasdotti e gli oleodotti necessari per la coltivazione e lo stoccaggio degli idrocarburi.

2. I procedimenti amministrativi relativi alle infrastrutture di cui al comma 1 si ispirano ai principi di economicità, di efficacia, di efficienza, di pubblicità, di razionalizzazione, unificazione e semplificazione.

3. Sono fatte salve le disposizioni dell'articolo 19 del regio decreto-legge 2 novembre 1933, n. 1741, convertito dalla legge 8 febbraio 1934, n. 367, dell'articolo 31, quarto comma, della legge 21 luglio 1967, n. 613, dell'articolo 31 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, dell'articolo 1, commi 77 e 82, della legge 23 agosto 2004, n. 239. Alle

infrastrutture lineari energetiche strategiche di preminente interesse nazionale si applicano le disposizioni della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, nonché le disposizioni di cui al presente Capo, in quanto compatibili.

4. Le disposizioni di cui al presente Capo si applicano, in quanto compatibili, alla realizzazione delle infrastrutture lineari energetiche, alle opere e agli impianti oggetto dell'autorizzazione unica di cui al decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2002, n. 55.

5. Entro il perimetro della concessione di coltivazione, le opere necessarie per il trasporto e la trasmissione dell'energia sono considerate di pubblica utilità.

6. Ai procedimenti di espropriazione finalizzati alla realizzazione di infrastrutture lineari energetiche si applicano, per quanto non previsto dal presente Capo, le disposizioni del presente testo unico in quanto compatibili.

7. Le disposizioni del presente Capo operano direttamente nei riguardi delle Regioni fino a quando esse non esercitano la propria potestà legislativa in materia.

8. Resta ferma la disciplina prevista dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale e di rischi di incidenti rilevanti.»

«Art. 52-*quater (Disposizioni generali in materia di conformità urbanistica, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e pubblica utilità).* — 1. Per le infrastrutture lineari energetiche, l'accertamento della conformità urbanistica delle opere, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità, di cui ai capi II e III del titolo II, sono effettuate nell'ambito di un procedimento unico, mediante convocazione di una conferenza dei servizi ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.

2. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 12, comma 1, il procedimento di cui al comma 1 può essere avviato anche sulla base di un progetto preliminare, comunque denominato, integrato da un adeguato elaborato cartografico che individui le aree potenzialmente interessate dal vincolo preordinato all'esproprio, le eventuali fasce di rispetto e le necessarie misure di salvaguardia, nonché da una relazione che indichi le motivazioni per le quali si rende necessario avviare il procedimento di cui al comma 1 sulla base di tale progetto.

3. Il provvedimento, emanato a conclusione del procedimento di cui al comma 1 e al quale partecipano anche i soggetti preposti ad esprimersi in relazione ad eventuali interferenze con altre infrastrutture esistenti, comprende la valutazione di impatto ambientale, ove prevista dalla normativa vigente, ovvero la valutazione di incidenza naturalistico-ambientale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e sostituisce, anche ai fini urbanistici ed edilizi, fatti salvi gli adempimenti previsti dalle norme di sicurezza vigenti, ogni altra autorizzazione, concessione, approvazione, parere e nulla osta comunque denominati necessari alla realizzazione e all'esercizio delle infrastrutture energetiche e costituisce variazione degli strumenti urbanistici vigenti. Il provvedimento finale comprende anche l'approvazione del progetto definitivo, con le indicazioni di cui all'articolo 16, comma 2, e determina l'inizio del procedimento di esproprio di cui al Capo IV del titolo II.

4. Qualora la dichiarazione di pubblica utilità consegua ad un procedimento specificatamente instaurato per tale fine con atto propulsivo del beneficiario o promotore dell'espropriazione, il termine entro il quale deve concludersi il relativo procedimento è di sei mesi dal ricevimento dell'istanza.

5. Sono escluse dalla procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio le aree interessate dalla realizzazione di linee elettriche per le quali il promotore dell'espropriazione non richieda la dichiarazione di inamovibilità.

6. Le varianti derivanti dalle prescrizioni della conferenza dei servizi di cui al comma 1, nonché le successive varianti in corso d'opera, qualora queste ultime non comportino variazioni di tracciato al di fuori delle zone di rispetto previste per ciascun tipo di infrastruttura lineare energetica dalle norme vigenti, sono approvate dall'autorità esproprianti e non richiedono nuova apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

7. Della conclusione del procedimento di cui al comma 1 è data notizia agli interessati secondo le disposizioni di cui all'articolo 17, comma 2.».

— Si riporta l'articolo 53 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, come modificato dalla presente legge:

«Art. 53 *(Allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e stradali e disposizioni in materia di gallerie stradali).* — 1. La progettazione delle nuove infrastrutture ferroviarie ad alta velocità avviene secondo le relative specifiche tecniche; le specifiche tecniche previste per l'alta capacità sono utilizzate esclusivamente laddove ciò risulti necessario sulla base delle stime delle caratteristiche della domanda.

2. Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea, fatti salvi quelli finalizzati a garantire, *limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio* più elevati livelli di sicurezza del sistema ferroviario e che non determinino limitazioni all'interoperabilità o discriminazioni nella circolazione ferroviaria.

3.

4. Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove gallerie stradali e autostradali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea.

5. Al decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4, comma 5, le parole: "ed i collaudi" sono sostituite dalle seguenti: "e le verifiche funzionali";

b) all'articolo 11, comma 1, le parole: "dei collaudi" sono sostituite dalle seguenti: "delle verifiche funzionali".

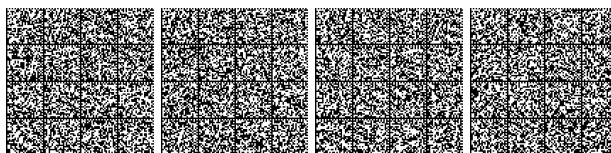
5-*bis*. All'articolo 5, comma 1-*ter*, del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, il secondo periodo è sostituito dal seguente: "Al fine della ulteriore semplificazione delle procedure relative alla realizzazione di opere infrastrutturali, l'ente destinatario del finanziamento per le opere di cui al precedente periodo è tenuto a rendicontare le modalità di utilizzo delle risorse a richiesta dell'ente erogante e non si applica l'articolo 158, comma 3, del decreto legislativo n. 267 del 2000".».

— Si riporta l'articolo 13, comma 17-*bis*, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183 (Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea), convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, come modificato dalla presente legge:

«Art. 13 *(Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti).* — (*Omissis*)

17-*bis*. Al fine di assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea in materia di requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie del sistema ferroviario, come definito dall'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, sono approvate apposite linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie*, nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie*.

Il decreto di cui al primo periodo è notificato alla Commissione europea e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del citato decreto legislativo n. 50 del 2019, ed è adottato entro trenta giorni dalla data di emissione del parere favorevole espresso dalla Commissione europea. Nelle more dell'entrata in vigore del decreto di cui al primo periodo e tenuto conto delle conseguenze derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, sono differiti al 31 dicembre 2023 i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005, pubblicato nel supplemento ordinario n. 89 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 83 dell'8 aprile 2006.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche):

«Art. 1 *(Finalità ed ambito di applicazione (Art. 1 del D.Lgs n. 29 del 1993, come modificato dall'art. 1 del D.Lgs n. 80 del 1998)).* — (*Omissis*)

2. Per amministrazioni pubbliche si intendono tutte le amministrazioni dello Stato, ivi compresi gli istituti e scuole di ogni ordine e grado e le istituzioni educative, le aziende ed amministrazioni dello Stato ad ordinamento autonomo, le Regioni, le Province, i Comuni, le Comunità montane, e loro consorzi e associazioni, le istituzioni universitarie, gli Istituti autonomi case popolari, le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e loro associazioni, tutti gli enti pubblici non economici nazionali, regionali e locali, le amministrazioni, le aziende e gli enti del Servizio sanitario nazionale, l'Agenzia per la rappresentanza negoziale delle pubbliche amministrazioni (ARAN) e le Agenzie di cui al decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Fino alla revisione organica della disciplina di settore, le disposizioni di cui al presente decreto continuano ad applicarsi anche al CONI.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111:

«Art. 31 *(Interventi per favorire l'afflusso di capitale di rischio verso le nuove imprese).* — (*Omissis*)

2. Sono definiti "Fondi per il Venture Capital" (FVC) gli organismi di investimento collettivo del risparmio chiusi e le società di investimento a capitale fisso, residenti in Italia, ai sensi dell'articolo 73, comma 3, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, ovvero in uno degli Stati membri dell'Unione europea o in Stati aderenti all'Accordo sullo Spazio economico europeo che sono compresi nell'elenco di cui al decreto del Ministro delle finanze 4 settembre 1996, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 220 del 19 settembre 1996, che investono almeno l'85 per cento del valore degli attivi in piccole e medie imprese (PMI) non quotate in mercati regolamentati, di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera *f)*, punto *i)*, del regolamento (UE) 2017/1129 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2017, nella fase di sperimentazione (seed financing), di costituzione (start-up financing), di avvio dell'attività (early-stage financing) o di sviluppo del prodotto (expansion o scale up financing) e il residuo in PMI di cui all'articolo 1, comma 1, lettera w-*quater*.1), del testo unico di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, commi 116 e 209, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021):

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali).* — (*Omissis*)

116. Al fine di semplificare e rafforzare il settore del venture capital e il tessuto economico-produttivo del Paese, il Ministero dello sviluppo economico può autorizzare la cessione, a condizioni di mercato, da parte dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa Spa - Invitalia, di una quota di partecipazione, anche di controllo, detenuta nella società di gestione del risparmio Invitalia Ventures SGR Spa - Invitalia SGR, nonché di una quota di partecipazione in fondi da essa gestiti, per favorire la gestione sinergica delle risorse di cui all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, all'articolo 1, comma 897, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, e al comma 121 del presente articolo, già affidate a Invitalia SGR, e a condizione che dalla cessione derivi l'apporto di risorse aggiuntive da parte del soggetto acquirente. Con direttiva del Ministro dello sviluppo economico a Invitalia sono stabiliti i contenuti e i termini della cessione, anche ai fini dell'esercizio del diritto di opzione di cui al comma 117, unitamente ai criteri di governance per l'esercizio dei diritti di azionista sull'eventuale quota di minoranza e di titolare di quote dei fondi di investimento.

(*Omissis*)

209. Per le finalità di cui al comma 206, è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, il Fondo di sostegno al Venture Capital con una dotazione di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016):

«Art. 1. — (*Omissis*)

826. La Cassa depositi e prestiti S.p.A. ha la qualifica di istituto nazionale di promozione, come definito dall'articolo 2, numero 3), del citato regolamento (UE) 2015/1017, relativo al FEIS, secondo quanto previsto nella comunicazione (COM (2015) 361 final) della Commissione, del 22 luglio 2015.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77:

«Art. 27 *(Patrimonio Destinato).* — (*Omissis*)

17. Ai fini degli apporti di cui al comma 2, è autorizzata per l'anno 2020 l'assegnazione a CDP di titoli di Stato, nel limite massimo di 44 miliardi di euro, appositamente emessi ovvero, nell'ambito del predetto limite, l'apporto di liquidità. Detti titoli non concorrono a formare il limite delle emissioni nette per l'anno 2020 stabilito dalla legge di bilancio e dalle successive modifiche. Ai fini della registrazione contabile dell'operazione, a fronte del controvalore dei titoli di Stato assegnati, il corrispondente importo è iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ed è regolato mediante pagamento commutabile in quietanza di entrata sul pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata relativo all'accensione di prestiti. Il medesimo capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è utilizzato per gli apporti di liquidità. Ai maggiori oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 265. I titoli di Stato eventualmente non emessi e assegnati nell'anno 2020 possono esserlo, in alternativa all'apporto di liquidità, negli anni successivi e non concorrono al limite delle emissioni nette stabilito con le rispettive leggi di bilancio.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), come modificato dalla presente legge:

«Art. 8 *(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e* VAS). — (*Omissis*)

2-*bis*. Per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, individuati nell'allegato I-*bis* al presente decreto, è istituita la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica, e formata da un numero massimo di quaranta unità, inclusi il presidente e il segretario, in possesso di diploma di laurea o laurea magistrale, con almeno cinque anni di esperienza professionale e con competenze adeguate alla valutazione tecnica, ambientale e paesaggistica dei predetti progetti, individuate tra il personale di ruolo delle amministrazioni statali e regionali, delle istituzioni universitarie, del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente di cui alla legge 28 giugno 2016, n. 132, dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA) e dell'Istituto superiore di sanità (ISS), secondo le modalità di cui al comma 2, secondo periodo, ad esclusione del personale docente, educativo, amministrativo, tecnico ed ausiliario delle istituzioni scolastiche. Il personale delle pubbliche amministrazioni è collocato d'ufficio in posizione di fuori ruolo, comando, distacco, aspettativa o altra analoga posizione, secondo i rispettivi ordinamenti, alla data di adozione del decreto di nomina di cui al sesto periodo del presente comma. Nel caso in cui al presidente della Commissione di cui al comma 1 sia attribuita anche la presidenza della Commissione di cui al comma 2-*bis*, si applica l'articolo 9, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303, *anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale*. I componenti nominati nella Commissione Tecnica PNRR-PNIEC svolgono tale attività a tempo pieno e non possono far parte della Commissione di cui al comma 1 del presente articolo. Nella nomina dei membri è garantito il rispetto dell'equilibrio di genere. I componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC sono nominati con decreto del Ministro della transizione ecologica entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, anche attingendo dall'elenco utilizzato per la nomina dei componenti della Commissione tecnica di verifica di cui

comma 1 del presente articolo in possesso dei medesimi requisiti di cui al presente comma. I componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC restano in carica cinque anni e sono rinnovabili per una sola volta. Alle riunioni della commissione partecipa, con diritto di voto, anche un rappresentante del Ministero della cultura. Per lo svolgimento delle istruttorie tecniche la Commissione si avvale, tramite appositi protocolli d'intesa, del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente a norma della legge 28 giugno 2016, n. 132, e degli altri enti pubblici di ricerca. Per i procedimenti per i quali sia riconosciuto da specifiche disposizioni o intese un concorrente interesse regionale, all'attività istruttoria partecipa con diritto di voto un esperto designato dalle Regioni e dalle Province autonome interessate, individuato tra i soggetti in possesso di adeguata professionalità ed esperienza nel settore della valutazione dell'impatto ambientale e del diritto ambientale. La Commissione opera con le modalità previste dall'articolo 20, dall'articolo 21, dall'articolo 23, dall'articolo 24, dall'articolo 25, commi 1, 2-*bis*, 2-*ter*, 3, 4, 5, 6 e 7, e dall'articolo 27, del presente decreto. I commissari, laddove collocati in quiescenza nel corso dello svolgimento dell'incarico, restano in carica fino al termine dello stesso e non possono essere rinnovati; in tal caso, i suddetti commissari percepiscono soltanto, oltre al trattamento di quiescenza, il compenso di cui al comma 5.

(*Omissis*).».

Art. 11.

Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81

1. Per l'attuazione della linea progettuale «Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest», M1C2 investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, sono istituite nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, le seguenti sezioni:

a) «Sezione Prestiti», per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con dotazione finanziaria pari a euro 800 milioni per l'anno 2021;

b) «Sezione Contributi» per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d)*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con dotazione finanziaria pari a euro 400 milioni per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a)* del presente comma.

2. I finanziamenti agevolati a valere sulla sezione di cui al comma 1, lettera *a)*, sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in conformità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241 *del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021*, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del *regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020*;

b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;

c) il tipo di interventi sostenuti;

d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

4. Il Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *b)*, alla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera *a)*, al fine del pieno utilizzo delle risorse.

5. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251 (Provvedimenti per il sostegno delle esportazioni italiane), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

«Art. 2. — È istituito presso il Mediocredito centrale un fondo a carattere rotativo destinato alla concessione di finanziamenti a tasso agevolato alle imprese esportatrici a fronte di programmi di penetrazione commerciale di cui all'articolo 15, lettera *n)*, della legge 24 maggio 1977, n. 227, in Paesi diversi da quelli delle Comunità europee nonché a fronte di attività relative alla promozione commerciale all'estero del settore turistico al fine di acquisire i flussi turistici verso l'Italia.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133:

«Art. 6 *(Sostegno all'internazionalizzazione delle imprese)*. — 1. Le iniziative delle imprese italiane dirette alla loro promozione, sviluppo e consolidamento sui mercati anche diversi da quelli dell'Unione europea possono fruire di agevolazioni finanziarie nei limiti e alle condizioni previsti dalla vigente normativa europea in materia di aiuti di importanza minore (de minimis) e comunque in conformità con la normativa europea in materia di aiuti di Stato.

2. Le iniziative ammesse ai benefici sono:

a) la realizzazione di programmi aventi caratteristiche di investimento finalizzati al lancio ed alla diffusione di nuovi prodotti e servizi ovvero all'acquisizione di nuovi mercati per prodotti e servizi già esistenti, attraverso l'apertura di strutture volte ad assicurare in prospettiva la presenza stabile nei mercati di riferimento;

b) studi di prefattibilità e di fattibilità collegati ad investimenti italiani all'estero, nonché programmi di assistenza tecnica collegati ai suddetti investimenti;

c) altri interventi prioritari.

3. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i termini, le modalità e le condizioni degli interventi, le attività e gli obblighi del gestore, le funzioni di controllo nonché la composizione e i compiti del Comitato per l'amministrazione del fondo di cui al comma 4. Sino alla emanazione del decreto restano in vigore i criteri e le procedure attualmente vigenti.

4. Per le finalità dei commi precedenti sono utilizzate le disponibilità del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394 con le stesse modalità di utilizzo delle risorse del Fondo rotativo, con riserva di destinazione alle piccole e medie imprese pari al 70% annuo.

5. È abrogato il decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, ad eccezione dei commi 1 e 4 dell'articolo 2 e degli articoli 10, 11, 20, 22 e 24. È inoltre, abrogata la legge 20 ottobre 1990, n. 304 ad eccezione degli articoli 4 e 6, e sono abrogati, altresì, i commi 5, 6, 6-*bis*, 7 e 8, dell'articolo 22 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 143.

6. I riferimenti alle norme abrogate ai sensi del presente articolo contenuti nel comma 1, dell'articolo 25 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 143, devono intendersi sostituiti dal riferimento al presente articolo.».

— Si riporta l'articolo 72, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27:

«Art. 72 *(Misure per l'internazionalizzazione del sistema Paese e potenziamento dell'assistenza ai connazionali all'estero in situazione di difficoltà)*. — 1. Nello stato di previsione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale è istituito il fondo da ripartire denominato "Fondo per la promozione integrata", con una dotazione iniziale di 400 milioni di euro per l'anno 2020, volto alla realizzazione delle seguenti iniziative:

a) realizzazione di una campagna straordinaria di comunicazione volta a sostenere le esportazioni italiane e l'internazionalizzazione del sistema economico nazionale nel settore agroalimentare e negli altri settori colpiti dall'emergenza derivante dalla diffusione del Covid-19, anche avvalendosi di ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

b) potenziamento delle attività di promozione del sistema Paese realizzate, anche mediante la rete all'estero, dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale e da ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

c) cofinanziamento di iniziative di promozione dirette a mercati esteri realizzate da altre amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, mediante la stipula di apposite convenzioni;

d) concessione di cofinanziamenti a fondo perduto fino al dieci per cento dei finanziamenti concessi ai sensi dell'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, quale incentivo da riconoscere a fronte di iniziative caratterizzate da specifiche finalità o in settori o aree geografiche ritenuti prioritari, secondo criteri selettivi e modalità stabiliti con una o più delibere del Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205. I cofinanziamenti sono concessi tenuto conto delle risorse disponibili e nei limiti e alle condizioni previsti dalla vigente normativa europea in materia di aiuti di Stato. Fino al 31 dicembre 2021 i cofinanziamenti a fondo perduto sono concessi fino al limite del venticinque per cento dei finanziamenti concessi ai sensi dell'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, tenuto conto delle risorse disponibili e dell'ammontare complessivo delle domande di finanziamento presentate nei termini e secondo le condizioni stabilite con una o più delibere del Comitato agevolazioni.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020):

«Art. 1. — (*Omissis*)

270. L'organo competente ad amministrare il Fondo di cui all'articolo 3 della legge 28 maggio 1973, n. 295, nonché il fondo rotativo di cui all'articolo 2 del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, è il Comitato agevolazioni, composto da due rappresentanti del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, di cui uno con funzioni di presidente, da un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, da un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico e da un rappresentante designato dalle regioni, nominati con decreto del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono disciplinati competenze e funzionamento del predetto Comitato.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, commi da 1037 a 1050, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023).

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*.

Art. 1

1037. Per l'attuazione del programma Next Generation EU è istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, quale anticipazione rispetto ai contributi provenienti dall'Unione europea, il Fondo di rotazione per l'attuazione del Next Generation EU-Italia, con una dotazione di 32.766,6 milioni di euro per l'anno 2021, di 40.307,4 milioni di euro per l'anno 2022 e di 44.573 milioni di euro per l'anno 2023.

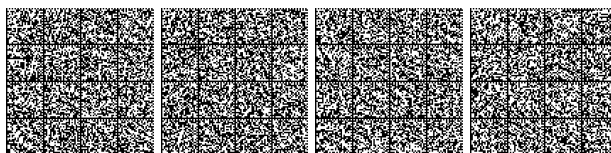
1038. Fatto salvo quanto previsto dal comma 1040, le risorse del Fondo di cui al comma 1037 sono versate su due appositi conti correnti infruttiferi aperti presso la Tesoreria centrale dello Stato, denominati, rispettivamente, «Ministero dell'economia e delle finanze - Attuazione del Next Generation EU-Italia - Contributi a fondo perduto» e «Ministero dell'economia e delle finanze - Attuazione del Next Generation EU-Italia - Contributi a titolo di prestito». Nel primo conto corrente sono versate le risorse relative ai progetti finanziati mediante contributi a fondo perduto; nel secondo conto corrente sono versate le risorse relative ai progetti finanziati mediante prestiti. I predetti conti correnti hanno amministrazione autonoma e costituiscono gestioni fuori bilancio, ai sensi della legge 25 novembre 1971, n. 1041.

1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti, sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del Next Generation EU.

1040. Qualora le risorse iscritte nel Fondo di cui al comma 1037 siano utilizzate per progetti finanziati dal dispositivo di ripresa e resilienza dell'Unione europea che comportino minori entrate per il bilancio dello Stato, un importo corrispondente alle predette minori entrate è versato sulla contabilità speciale n. 1778, intestata « Agenzia delle entrate - Fondi di bilancio », per la conseguente regolazione contabile mediante versamento nei pertinenti capitoli dello Stato di previsione dell'entrata. Il versamento nella predetta contabilità speciale è effettuato mediante utilizzo delle risorse del medesimo Fondo oppure, ove gli effetti delle misure si realizzino in un periodo temporale più esteso rispetto a quello della dotazione del Fondo, utilizzando direttamente le disponibilità dei conti di tesoreria di cui al comma 1038 previamente incrementate dal Fondo.

1041. Le risorse erogate all'Italia dal bilancio dell'Unione europea per l'attuazione del dispositivo di ripresa e resilienza dell'Unione europea affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato in due distinti capitoli, rispettivamente relativi ai contributi a fondo perduto e ai prestiti. Nei medesimi capitoli affluiscono le risorse del programma Next Generation EU oggetto di anticipazione nazionale da parte del Fondo di cui al comma 1037.

1042. Con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, il primo da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le procedure amministrativo-contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037.

1043. Le amministrazioni e gli organismi titolari dei progetti finanziati ai sensi dei commi da 1037 a 1050 sono responsabili della relativa attuazione conformemente al principio della sana gestione finanziaria e alla normativa nazionale ed europea, in particolare per quanto riguarda la prevenzione, l'individuazione e la correzione delle frodi, la corruzione e i conflitti di interessi, e realizzano i progetti nel rispetto dei cronoprogrammi per il conseguimento dei relativi target intermedi e finali. Al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico.

1044. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta, alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l'analisi e la valutazione degli interventi.

1045. Entro il 30 giugno di ciascun anno dal 2021 al 2027, anche sulla base dei dati di cui al comma 1044, il Consiglio dei ministri approva e trasmette alle Camere una relazione predisposta dalla Presidenza del Consiglio dei ministri sulla base dei dati forniti dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, nella quale sono riportati i prospetti sull'utilizzo delle risorse del programma Next Generation EU e sui risultati raggiunti. La relazione indica, altresì, le eventuali misure necessarie per accelerare l'avanzamento dei progetti e per una migliore efficacia degli stessi rispetto agli obiettivi perseguiti.

1046. Al fine di garantire, nella gestione finanziaria, il rispetto dei princìpi europei di tracciabilità delle operazioni contabili afferenti alla realizzazione del programma Next Generation EU e dei progetti finanziati, anche per i successivi eventuali controlli di competenza delle istituzioni dell'Unione europea, le risorse finanziarie iscritte nel Fondo di cui al comma 1037 sono utilizzate dopo l'approvazione del programma Next Generation EU per finanziare i progetti previsti dallo stesso programma e mantengono, quale vincolo di destinazione, la realizzazione degli interventi del programma fino a tutta la durata del medesimo programma. I progetti devono essere predisposti secondo quanto stabilito dalla normativa europea in materia e comunque corredati di indicazioni puntuali sugli obiettivi intermedi e finali da raggiungere, verificabili tramite appositi indicatori quantitativi.

1047. Le anticipazioni sono destinate ai singoli progetti tenendo conto, tra l'altro, dei cronoprogrammi della spesa e degli altri elementi relativi allo stato delle attività desumibili dal sistema di monitoraggio di cui al comma 1043.

1048. I trasferimenti successivi sono assegnati, fino alla concorrenza dell'importo totale del progetto, sulla base di rendicontazioni bimestrali, secondo i dati finanziari, fisici e procedurali registrati e validati sul sistema informatico di cui al comma 1043 e in base al conseguimento dei relativi target intermedi e finali previsti.

1049. Ogni difformità rilevata nell'attuazione dei singoli progetti rispetto alle disposizioni dei commi da 1037 a 1050 nonché nel conseguimento dei relativi target intermedi e finali con impatto diretto sugli importi richiesti a rimborso alla Commissione europea per il programma Next Generation EU, prima o dopo l'erogazione del contributo pubblico in favore dell'amministrazione titolare, deve essere immediatamente corretta. Nel caso di revoca dei finanziamenti, gli importi eventualmente corrisposti sono recuperati e riassegnati nelle disponibilità finanziarie del medesimo programma.

1050. Con decorrenza dal 1° gennaio 2021, è istituita, presso il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del Ministero dell'economia e delle finanze, un'apposita unità di missione con compiti di coordinamento, raccordo e sostegno delle strutture del medesimo Dipartimento a vario titolo coinvolte nel processo di attuazione del programma Next Generation EU. Per tale finalità, è istituito un posto di funzione di livello dirigenziale generale di consulenza, studio e ricerca. L'unità di missione, oltre che di personale di ruolo del Ministero dell'economia e delle finanze, può avvalersi, nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio del medesimo Ministero, di non più di 10 unità di personale non dirigenziale dipendente delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, collocato fuori ruolo o in posizione di comando, distacco o altro analogo istituto previsto dagli ordinamenti delle amministrazioni di rispettiva appartenenza ai sensi dell'articolo 17, comma 14, della legge 15 maggio 1997, n. 127, con esclusione del personale docente, educativo, amministrativo, tecnico e ausiliario delle istituzioni scolastiche. A tal fine, all'articolo 26, comma 3, del decreto legislativo 30 giugno 2011, n. 123, la parola: "Ministro" è sostituita dalla seguente: "Ministero".».

Art. 12.

Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti

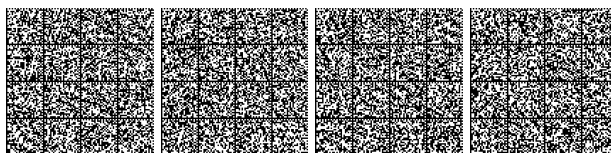
1. Al decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 6-*ter*, è inserito il seguente:

«Art. 6-*quater (Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale)*. – 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni *Umbria, Marche,* Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del *Fondo per lo sviluppo e la coesione* e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)*,* è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale", di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di *161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022.* Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della *legge 30 dicembre 2020, n. 178*.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, *le Città metropolitane e le Province,* ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo *sono ripartite tra i singoli enti* beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate *nella Tabella A allegata al presente decreto*. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società in house, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al *capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al* decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede

al monitoraggio ai fini di cui al comma 3, nonché ai fini della verifica di coerenza delle proposte rispetto a quanto previsto dal comma 6.

5. Il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal codice unico di progetto di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3. L'alimentazione del sistema di monitoraggio è assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto. L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, *e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021* dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani *e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro*. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto *dell'abusivismo*, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 *del medesimo* decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o *dell'Unione europea*.

8. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

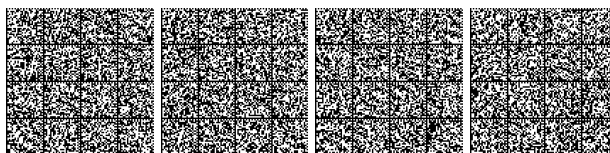
8-bis. *Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate a mezzo dell'affidamento di incarichi tesi alla redazione di studi di fattibilità tecnica economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo.*

9. In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

10. L'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predispone, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

11. Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa *in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.*

12. Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi.»;

12-bis. *Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "attraverso la designazione di quattro componenti da*

parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali".

12-ter. *Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 1:*

1) alla lettera b)*, dopo le parole: "straordinaria e temporanea gestione dell'impresa" è inserita la seguente: "anche";*

2) dopo la lettera b) *è aggiunta la seguente:*

"b-bis*) di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera* a)*, siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo";*

b) *al comma 7, dopo le parole: "in via presuntiva dagli amministratori," sono inserite le seguenti: "o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera b*-bis*),";*

c) *al comma 8, dopo le parole: "medesimo comma" sono inserite le seguenti: ", anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto" e dopo le parole: "gli esperti forniscono all'impresa" sono inserite le seguenti: ", ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate,"»;*

b) è allegata la seguente tabella:

«Tabella A

(Articolo 6-*quater*)

Classi demografiche	*Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari*
Fino a 1.000 abitanti	*€ 21.431.924,65*
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	*€ 47.598.642,81*
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	*€ 27.019.124,25*
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	*€ 23.952.225,54*
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	*€ 9.631.582,75*
Province	*€ 19.000.000,00*
Città metropolitane	*€ 7.000.000,00*
Premialità di cui al comma 3	*€ 5.881.675,00*
Totale	*€ 161.515.175,00*

»;

1-bis. *In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2*-bis *dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al citato Allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021.*

Riferimenti normativi:

— Il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, (Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 20 giugno 2017, n. 141, è stato convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 agosto 2017, n. 188.

— Si riporta l'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023):

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*)

177. In attuazione dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione e in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, nonché con quanto previsto nel Documento di economia e finanza per l'anno 2020 - Sezione III - Programma nazionale di riforma, è disposta una prima assegnazione di dotazione aggiuntiva a favore del Fondo per lo sviluppo e la coesione, per il periodo di programmazione 2021-2027, nella misura di 50.000 milioni di euro.

(*Omissis*).».

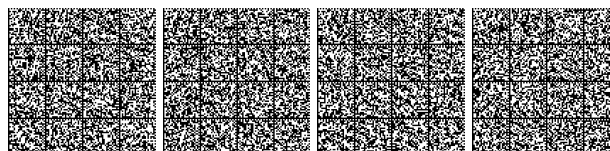
— Si riporta l'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali):

«Articolo 32 *(Unione di comuni)*. — 1. L'unione di comuni è l'ente locale costituito da due o più comuni, di norma contermini, finalizzato all'esercizio associato di funzioni e servizi. Ove costituita in prevalenza da comuni montani, essa assume la denominazione di unione di comuni montani e può esercitare anche le specifiche competenze di tutela e di promozione della montagna attribuite in attuazione dell'articolo 44, secondo comma, della Costituzione e delle leggi in favore dei territori montani.

2. Ogni comune può far parte di una sola unione di comuni. Le unioni di comuni possono stipulare apposite convenzioni tra loro o con singoli comuni.

3. Gli organi dell'unione, presidente, giunta e consiglio, sono formati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, da amministratori in carica dei comuni associati e a essi non possono essere attribuite retribuzioni, gettoni e indennità o emolumenti in qualsiasi forma percepiti. Il presidente è scelto tra i sindaci dei comuni associati e la giunta tra i componenti dell'esecutivo dei comuni associati. Il consiglio è composto da un numero di consiglieri definito nello statuto, eletti dai singoli consigli dei comuni associati tra i propri componenti, garantendo la rappresentanza delle minoranze e assicurando la rappresentanza di ogni comune.

4. L'unione ha potestà statutaria e regolamentare e ad essa si applicano, in quanto compatibili e non derogati con le disposizioni della legge recante disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni, i princìpi previsti per l'ordinamento dei comuni, con particolare riguardo allo status degli amministratori, all'ordinamento finanziario e contabile, al personale e all'organizzazio-

ne. Lo statuto dell'unione stabilisce le modalità di funzionamento degli organi e ne disciplina i rapporti. In fase di prima istituzione lo statuto dell'unione è approvato dai consigli dei comuni partecipanti e le successive modifiche sono approvate dal consiglio dell'unione.

5. All'unione sono conferite dai comuni partecipanti le risorse umane e strumentali necessarie all'esercizio delle funzioni loro attribuite. Fermi restando i vincoli previsti dalla normativa vigente in materia di personale, la spesa sostenuta per il personale dell'Unione non può comportare, in sede di prima applicazione, il superamento della somma delle spese di personale sostenute precedentemente dai singoli comuni partecipanti. A regime, attraverso specifiche misure di razionalizzazione organizzativa e una rigorosa programmazione dei fabbisogni, devono essere assicurati progressivi risparmi di spesa in materia di personale. I comuni possono cedere, anche parzialmente, le proprie capacità assunzionali all'unione di comuni di cui fanno parte.

5-*bis*. Previa apposita convenzione, i sindaci dei comuni facenti parte dell'Unione possono delegare le funzioni di ufficiale dello stato civile e di anagrafe a personale idoneo dell'Unione stessa, o dei singoli comuni associati, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 3, e dall'articolo 4, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 3 novembre 2000, n. 396, recante regolamento per la revisione e la semplificazione dell'ordinamento dello stato civile, a norma dell'articolo 2, comma 12, della legge 15 maggio 1997, n. 127.

5-*ter*. Il presidente dell'unione di comuni si avvale del segretario di un comune facente parte dell'unione, senza che ciò comporti l'erogazione di ulteriori indennità e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Sono fatti salvi gli incarichi per le funzioni di segretario già affidati ai dipendenti delle unioni o dei comuni anche ai sensi del comma 557 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311. Ai segretari delle unioni di comuni si applicano le disposizioni dell'articolo 8 della legge 23 marzo 1981, n. 93, e successive modificazioni.

6. L'atto costitutivo e lo statuto dell'unione sono approvati dai consigli dei comuni partecipanti con le procedure e con la maggioranza richieste per le modifiche statutarie. Lo statuto individua le funzioni svolte dall'unione e le corrispondenti risorse.

7. Alle unioni competono gli introiti derivanti dalle tasse, dalle tariffe e dai contributi sui servizi ad esse affidati.

8. Gli statuti delle unioni sono inviati al Ministero dell'interno per le finalità di cui all'articolo 6, commi 5 e 6.».

— Il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 (Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere *e)*, *f)* e *g)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti), è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 6 febbraio 2012, n. 30.

— Si riporta l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3 (Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione):

«Art. 11 *(Codice unico di progetto degli investimenti pubblici)*. — 1. A decorrere dal 1° gennaio 2003, per le finalità di cui all'articolo 1, commi 5 e 6, della legge 17 maggio 1999, n. 144, e in particolare per la funzionalità della rete di monitoraggio degli investimenti pubblici, ogni nuovo progetto di investimento pubblico, nonché ogni progetto in corso di attuazione alla predetta data, è dotato di un «Codice unico di progetto», che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE.

2. Entro il 30 settembre 2002, il CIPE, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, disciplina le modalità e le procedure necessarie per l'attuazione del comma 1.

2-*bis*. Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.

2-*ter*. Le Amministrazioni che emanano atti amministrativi che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico associano negli atti stessi il Codice unico di progetto dei progetti autorizzati al programma di spesa con l'indicazione dei finanziamenti concessi a valere su dette misure, della data di efficacia di detti finanziamenti e del valore complessivo dei singoli investimenti. A tal fine il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e il Dipartimento per le Politiche di Coesione concordano modalità per fornire il necessario supporto tecnico per lo svolgimento dell'attività di cui al periodo precedente al fine di garantire la corretta programmazione e il monitoraggio della spesa di ciascun programma e dei relativi progetti finanziati.

2-*quater*. I soggetti titolari di progetti d'investimento pubblico danno notizia, con periodicità annuale, in apposita sezione dei propri siti web istituzionali, dell'elenco dei progetti finanziati, indicandone il CUP, l'importo totale del finanziamento, le fonti finanziarie, la data di avvio del progetto e lo stato di attuazione finanziario e procedurale.

2-*quinquies*. Entro il 30 giugno di ogni anno, l'Autorità politica delegata agli investimenti pubblici ove nominata, con il supporto del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, presenta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica un'informativa sullo stato di attuazione della programmazione degli investimenti pubblici, in base agli esiti dell'applicazione del presente articolo. Entro il medesimo termine, il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, con il supporto del Dipartimento per le Politiche di Coesione, presenta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica un'informativa sullo stato di attuazione della programmazione degli investimenti pubblici finanziati con le risorse nazionali e comunitarie per lo sviluppo e la coesione. A tal fine il Dipartimento della Ragioneria dello Stato mette a disposizione del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e del Dipartimento per le Politiche di Coesione, in cooperazione applicativa, i corrispondenti dati rilevati dalle Amministrazioni pubbliche nella banca dati delle Amministrazioni pubbliche di cui alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, con le riconciliazioni, ove presenti, con i dati di pagamento del Sistema SIOPE PLUS, di cui all'articolo 14 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e dal sistema della fatturazione elettronica, di cui alla legge 24 dicembre 2007, n. 244.

2-*sexies*. All'attuazione del presente articolo le Amministrazioni provvedono nei limiti delle risorse umane finanziarie e strumentali disponibili allo scopo a legislazione vigente.».

— Si riportano gli articoli 23, 52, 140 e 152 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti):

«Art. 23 *(Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi)*. — 1. La progettazione in materia di lavori pubblici si articola, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in progetto di fattibilità tecnica ed economica, progetto definitivo e progetto esecutivo ed è intesa ad assicurare:

a) il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività;

b) la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera;

c) la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza;

d) un limitato consumo del suolo;

e) il rispetto dei vincoli idro-geologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti;

f) il risparmio e l'efficientamento ed il recupero energetico nella realizzazione e nella successiva vita dell'opera, nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere;

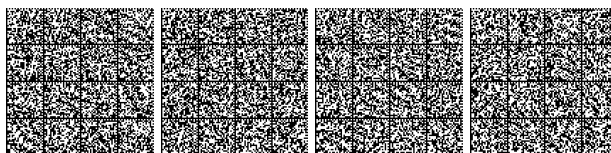
g) la compatibilità con le preesistenze archeologiche;

h) la razionalizzazione delle attività di progettazione e delle connesse verifiche attraverso il progressivo uso di metodi e strumenti elettronici specifici quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture;

i) la compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica dell'opera;

l) accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche.

2. Per la progettazione di lavori di particolare rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale, paesaggistico, agronomico e forestale, storico-artistico, conservativo, nonché tecnologico, le stazioni appaltanti ricorrono alle professionalità interne, purché in possesso di idonea competenza nelle materie oggetto del progetto o utilizzano la procedura del concorso di progettazione o del concorso di idee di cui agli articoli 152, 153, 154, 155 e 156. Per le altre tipologie di lavori, si applica quanto previsto dall'articolo 24.

3. Con il regolamento di cui all'articolo 216, comma 27-*octies*, sono definiti i contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali. Con il regolamento di cui al primo periodo è, altresì, determinato il contenuto minimo del quadro esigenziale che devono predisporre le stazioni appaltanti. Fino alla data di entrata in vigore di detto regolamento, si applica l'articolo 216, comma 4.

3-*bis*. Con ulteriore decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentita la Conferenza Unificata, è disciplinata una progettazione semplificata degli interventi di manutenzione ordinaria fino a un importo di 2.500.000 euro. Tale decreto individua le modalità e i criteri di semplificazione in relazione agli interventi previsti.

4. La stazione appaltante, in rapporto alla specifica tipologia e alla dimensione dell'intervento, indica le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni fase della progettazione. È consentita, altresì, l'omissione di uno o di entrambi i primi due livelli di progettazione, purché il livello successivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omesso, salvaguardando la qualità della progettazione.

5. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Per i lavori pubblici di importo pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 35 anche ai fini della programmazione di cui all'articolo 21, comma 3, nonché per l'espletamento delle procedure di dibattito pubblico di cui all'articolo 22 e per i concorsi di progettazione e di idee di cui all'articolo 152, il progetto di fattibilità è preceduto dal documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera gggggquater), nel rispetto dei contenuti di cui al regolamento previsto dal comma 3 del presente articolo. Resta ferma la facoltà della stazione appaltante di richiedere la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali anche per lavori pubblici di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 35. Nel progetto di fattibilità tecnica ed economica, il progettista sviluppa, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1, nonché gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, secondo le modalità previste nel regolamento di cui al comma 3, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa.

5-*bis*. Per le opere proposte in variante urbanistica ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, il progetto di fattibilità tecnica ed economica sostituisce il progetto preliminare di cui al comma 2 del citato articolo 19 ed è redatto ai sensi del comma 5.

6. Il progetto di fattibilità è redatto sulla base dell'avvenuto svolgimento di indagini geologiche, idrogeologiche, idrologiche, idrauliche, geotecniche, sismiche, storiche, paesaggistiche ed urbanistiche, di verifiche relative alla possibilità del riuso del patrimonio immobiliare esistente e della rigenerazione delle aree dismesse, di verifiche preventive dell'interesse archeologico, di studi di fattibilità ambientale e paesaggistica e evidenzia, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia; deve, altresì, ricomprendere le valutazioni ovvero le eventuali diagnosi energetiche dell'opera in progetto, con riferimento al contenimento dei consumi energetici e alle eventuali misure per la produzione e il recupero di energia anche con riferimento all'impatto sul piano economico-finanziario dell'opera; indica, inoltre, le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali, la descrizione delle misure di compensazioni e di mitigazione dell'impatto ambientale, nonché i limiti di spesa, calcolati secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 3, dell'infrastruttura da realizzare ad un livello tale da consentire, già in sede di approvazione del progetto medesimo, salvo circostanze imprevedibili, l'individuazione della localizzazione o del tracciato dell'infrastruttura nonché delle opere compensative o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale necessarie.

7. Il progetto definitivo individua compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti dalla stazione appaltante e, ove presente, dal progetto di fattibilità; il progetto definitivo contiene, altresì, tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni, nonché la quantificazione definitiva del limite di spesa per la realizzazione e del relativo cronoprogramma, attraverso l'utilizzo, ove esistenti, dei prezzari predisposti dalle regioni e dalle province autonome territorialmente competenti, di concerto con le articolazioni territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo quanto previsto al comma 16.

8. Il progetto esecutivo, redatto in conformità al progetto definitivo, determina in ogni dettaglio i lavori da realizzare, il relativo costo previsto, il cronoprogramma coerente con quello del progetto definitivo, e deve essere sviluppato ad un livello di definizione tale che ogni elemento sia identificato in forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo. Il progetto esecutivo deve essere, altresì, corredato da apposito piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti in relazione al ciclo di vita.

9. In relazione alle caratteristiche e all'importanza dell'opera, il responsabile unico del procedimento, secondo quanto previsto dall'articolo 26, stabilisce criteri, contenuti e momenti di verifica tecnica dei vari livelli di progettazione.

10. L'accesso ad aree interessate ad indagini e ricerche necessarie all'attività di progettazione è soggetto all'autorizzazione di cui all'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. La medesima autorizzazione si estende alle ricerche archeologiche, alla bonifica di ordigni bellici e alla bonifica dei siti inquinati. Le ricerche archeologiche sono compiute sotto la vigilanza delle competenti soprintendenze.

11. Gli oneri inerenti alla progettazione, ivi compresi quelli relativi al dibattito pubblico, alla direzione dei lavori, alla vigilanza, ai collaudi, agli studi e alle ricerche connessi, alla redazione dei piani di sicurezza e di coordinamento, quando previsti ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, alle prestazioni professionali e specialistiche, necessari per la redazione di un progetto esecutivo completo in ogni dettaglio, possono essere fatti gravare sulle disponibilità finanziarie della stazione appaltante cui accede la progettazione medesima. Ai fini dell'individuazione dell'importo stimato, il conteggio deve ricomprendere tutti i servizi, ivi compresa la direzione dei lavori, in caso di affidamento allo stesso progettista esterno.

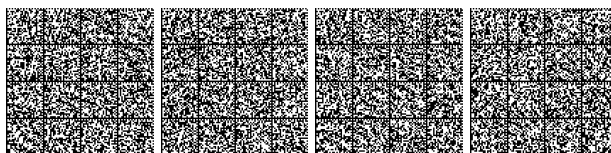
11-*bis*. Tra le spese tecniche da prevedere nel quadro economico di ciascun intervento sono comprese le spese di carattere strumentale sostenute dalle amministrazioni aggiudicatrici in relazione all'intervento.

11-*ter*. Le spese strumentali, incluse quelle per sopralluoghi, riguardanti le attività finalizzate alla stesura del piano generale degli interventi del sistema accentrato delle manutenzioni, di cui all'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono a carico delle risorse iscritte sui pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze trasferite all'Agenzia del demanio.

12. Le progettazioni definitiva ed esecutiva sono, preferibilmente, svolte dal medesimo soggetto, onde garantire omogeneità e coerenza al procedimento. In caso di motivate ragioni di affidamento disgiunto, il nuovo progettista deve accettare l'attività progettuale svolta in precedenza. In caso di affidamento esterno della progettazione che ricomprenda, entrambi i livelli di progettazione, l'avvio della progettazione esecutiva è condizionato alla determinazione delle stazioni appaltanti sulla progettazione definitiva. In sede di verifica della coerenza tra le varie fasi della progettazione, si applica quanto previsto dall'articolo 26, comma 3.

13. Le stazioni appaltanti possono richiedere per le nuove opere nonché per interventi di recupero, riqualificazione o varianti, prioritariamente per i lavori complessi, l'uso dei metodi e strumenti elettronici specifici di cui al comma 1, lettera *h)*.Tali strumenti utilizzano piattaforme interoperabili a mezzo di formati aperti non proprietari, al fine di non limitare la concorrenza tra i fornitori di tecnologie e il coinvolgimento di specifiche progettualità tra i progettisti. L'uso, dei metodi e strumenti elettronici può essere richiesto soltanto dalle stazioni appaltanti dotate di personale adeguatamente formato. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il 31 luglio 2016, anche avvalendosi di una Commissione appositamente istituita presso il medesimo Ministero, senza oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica sono definiti le modalità e i tempi di progressiva introduzione dell'obbligatorietà dei suddetti metodi presso le stazioni appaltanti, le amministrazioni concedenti e gli operatori economici, valutata in relazione alla tipologia delle opere da affidare e della strategia di digitalizzazione delle amministrazioni pubbliche e del settore delle costruzioni. L'utilizzo di tali metodologie costituisce parametro di valutazione dei requisiti premianti di cui all'articolo 38.

14. La progettazione di servizi e forniture è articolata, di regola, in un unico livello ed è predisposta dalle stazioni appaltanti, di regola, mediante propri dipendenti in servizio. In caso di concorso di progettazione relativa agli appalti, la stazione appaltante può prevedere che la progettazione sia suddivisa in uno o più livelli di approfondimento di cui la stessa stazione appaltante individua requisiti e caratteristiche.

15. Per quanto attiene agli appalti di servizi, il progetto deve contenere: la relazione tecnico - illustrativa del contesto in cui è inserito il servizio; le indicazioni e disposizioni per la stesura dei documenti inerenti alla sicurezza di cui all'articolo 26, comma 3, del decreto

legislativo n. 81 del 2008; il calcolo degli importi per l'acquisizione dei servizi, con indicazione degli oneri della sicurezza non soggetti a ribasso; il prospetto economico degli oneri complessivi necessari per l'acquisizione dei servizi; il capitolato speciale descrittivo e prestazionale, comprendente le specifiche tecniche, l'indicazione dei requisiti minimi che le offerte devono comunque garantire e degli aspetti che possono essere oggetto di variante migliorativa e conseguentemente, i criteri premiali da applicare alla valutazione delle offerte in sede di gara, l'indicazione di altre circostanze che potrebbero determinare la modifica delle condizioni negoziali durante il periodo di validità, fermo restando il divieto di modifica sostanziale. Per i servizi di gestione dei patrimoni immobiliari, ivi inclusi quelli di gestione della manutenzione e della sostenibilità energetica, i progetti devono riferirsi anche a quanto previsto dalle pertinenti norme tecniche.

16. Per i contratti relativi a lavori, servizi e forniture, il costo del lavoro è determinato annualmente, in apposite tabelle, dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali sulla base dei valori economici definiti dalla contrattazione collettiva nazionale tra le organizzazioni sindacali e le organizzazioni dei datori di lavoro comparativamente più rappresentativi, delle norme in materia previdenziale ed assistenziale, dei diversi settori merceologici e delle differenti aree territoriali. In mancanza di contratto collettivo applicabile, il costo del lavoro è determinato in relazione al contratto collettivo del settore merceologico più vicino a quello preso in considerazione. Per i contratti relativi a lavori il costo dei prodotti, delle attrezzature e delle lavorazioni è determinato sulla base dei prezzari regionali aggiornati annualmente. Tali prezzari cessano di avere validità il 31 dicembre di ogni anno e possono essere transitoriamente utilizzati fino al 30 giugno dell'anno successivo, per i progetti a base di gara la cui approvazione sia intervenuta entro tale data. In caso di inadempienza da parte delle Regioni, i prezzari sono aggiornati, entro i successivi trenta giorni, dalle competenti articolazioni territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sentite le Regioni interessate. Fino all'adozione delle tabelle di cui al presente comma, si applica l'articolo 216, comma 4. Nei contratti di lavori e servizi la stazione appaltante, al fine di determinare l'importo posto a base di gara, individua nei documenti posti a base di gara i costi della manodopera sulla base di quanto previsto nel presente comma. I costi della sicurezza sono scorporati dal costo dell'importo assoggettato al ribasso."

«Art. 140 *(Norme applicabili ai servizi sociali e ad altri servizi specifici dei settori speciali)*. — 1. Gli appalti di servizi sociali e di altri servizi specifici di cui all'allegato IX sono aggiudicati in applicazione degli articoli 142, 143, 144, salvo quanto disposto nel presente articolo e fermo restando quanto previsto dal titolo VII del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Le disposizioni di cui all'articolo 142, comma 5-*octies*, si applicano ai servizi di cui all'articolo 142, comma 5-*bis*, nei settori speciali di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 35, comma 2, lettera *c)*. Per quanto riguarda la disciplina della pubblicazione degli avvisi e dei bandi, gli enti aggiudicatori che intendono procedere all'aggiudicazione di un appalto per i servizi di cui al presente comma rendono nota tale intenzione con una delle seguenti modalità:

a) mediante un avviso di gara;

b) mediante un avviso periodico indicativo, che viene pubblicato in maniera continuativa. L'avviso periodico indicativo si riferisce specificamente ai tipi di servizi che saranno oggetto degli appalti da aggiudicare. Esso indica che gli appalti saranno aggiudicati senza successiva pubblicazione e invita gli operatori economici interessati a manifestare il proprio interesse per iscritto;

c) mediante un avviso sull'esistenza di un sistema di qualificazione che viene pubblicato in maniera continuativa.

2. Il comma 1 non si applica allorché una procedura negoziata senza previo avviso di gara sia stata utilizzata, conformemente all'articolo 63, per l'aggiudicazione di appalti pubblici di servizi.

3. Gli enti aggiudicatori che hanno aggiudicato un appalto per i servizi di cui al presente articolo ne rendono noto il risultato mediante un avviso di aggiudicazione. Essi possono tuttavia raggruppare detti avvisi su base trimestrale. In tal caso essi inviano gli avvisi raggruppati al più tardi trenta giorni dopo la fine di ogni trimestre.

4. I bandi e gli avvisi di gara di cui al presente articolo contengono le informazioni di cui all'allegato XIV, parte III, conformemente ai modelli di formulari stabiliti dalla Commissione europea mediante atti di esecuzione. Gli avvisi di cui al presente articolo sono pubblicati conformemente all'articolo 130.»

«Art. 152 *(Ambito di applicazione)*. — 1. Il presente capo si applica:

a) ai concorsi di progettazione organizzati nel contesto di una procedura di aggiudicazione di appalti pubblici di servizi;

b) ai concorsi di progettazione che prevedono premi di partecipazione o versamenti a favore dei partecipanti.

2. Nel caso di cui al comma 1, lettera *a)*, la soglia di cui all'articolo 35 è pari al valore stimato al netto dell'IVA dell'appalto pubblico di servizi, compresi gli eventuali premi di partecipazione o versamenti ai partecipanti. Nel caso di cui alla lettera *b)*, la soglia di cui all'articolo 35 è pari al valore complessivo dei premi e pagamenti, compreso il valore stimato al netto dell'IVA dell'appalto pubblico di servizi che potrebbe essere successivamente aggiudicato ai sensi dell'articolo 63, comma 4, qualora la stazione appaltante non escluda tale aggiudicazione nel bando di concorso.

3. Il presente capo non si applica:

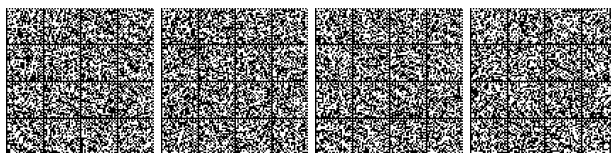
a) ai concorsi di progettazione affidati ai sensi degli articoli 14, 15, 16 e 161;

b) ai concorsi indetti per esercitare un'attività in merito alla quale l'applicabilità dell'articolo 8 sia stata stabilita da una decisione della Commissione, o il suddetto articolo sia considerato applicabile conformemente alle disposizioni di cui al comma 7, lettera *b)*, del medesimo articolo.

4. Nel concorso di progettazione relativo al settore dei lavori pubblici sono richiesti esclusivamente progetti o piani con livello di approfondimento pari a quello di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, salvo nei casi di concorsi in due fasi di cui agli articoli 154, comma 5, e 156, comma 7. Nei casi in cui viene previsto il raggiungimento del livello del progetto di fattibilità tecnica ed economica in fasi successive, il concorrente sviluppa il documento di fattibilità delle alternative progettuali, di cui all'articolo 23, comma 5; l'amministrazione sceglie la proposta migliore, previo giudizio della commissione di cui all'articolo 155; il vincitore del concorso, entro i successivi sessanta giorni dalla data di approvazione della graduatoria, perfeziona la proposta presentata, dotandola di tutti gli elaborati previsti per la seconda fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica. Qualora il concorso di progettazione riguardi un intervento da affidare in concessione, la proposta ideativa contiene anche la redazione di uno studio economico finanziario per la sua costruzione e gestione.

5. Con il pagamento del premio le stazioni appaltanti acquistano la proprietà del progetto vincitore. Ove l'amministrazione aggiudicatrice non affidi al proprio interno i successivi livelli di progettazione, questi sono affidati con la procedura negoziata di cui all'articolo 63, comma 4, o, per i settori speciali, all'articolo 125, comma 1, lettera *l)*, al vincitore o ai vincitori del concorso di progettazione, se in possesso dei requisiti previsti dal bando e qualora l'amministrazione aggiudicatrice abbia previsto tale possibilità nel bando stesso. In tali casi, ai fini del computo della soglia di cui all'articolo 35, è calcolato il valore complessivo dei premi e pagamenti, compreso il valore stimato al netto dell'IVA dell'appalto pubblico di servizi che potrebbe essere successivamente aggiudicato ai sensi dell'articolo 63, comma 4, o, per i settori speciali, ai sensi dell'articolo 125, comma 1, lettera *l)*. Al fine di dimostrare i requisiti previsti per l'affidamento della progettazione esecutiva, il vincitore del concorso può costituire un raggruppamento temporaneo tra i soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 46, indicando le parti del servizio che saranno eseguite dai singoli soggetti riuniti.».

— Si riporta l'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117 (Codice del Terzo settore, a norma dell'articolo 1, comma 2, lettera *b)*, della legge 6 giugno 2016, n. 106):

«Art. 55 *(Coinvolgimento degli enti del Terzo settore)*. — 1. In attuazione dei principi di sussidiarietà, cooperazione, efficacia, efficienza ed economicità, omogeneità, copertura finanziaria e patrimoniale, responsabilità ed unicità dell'amministrazione, autonomia organizzativa e regolamentare, le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nell'esercizio delle proprie funzioni di programmazione e organizzazione a livello territoriale degli interventi e dei servizi nei settori di attività di cui all'articolo 5, assicurano il coinvolgimento attivo degli enti del Terzo settore, attraverso forme di co-programmazione e co-progettazione e accreditamento, poste in essere nel rispetto dei principi della legge 7 agosto 1990, n. 241, nonché delle norme che disciplinano specifici procedimenti ed in particolare di quelle relative alla programmazione sociale di zona.

2. La co-programmazione è finalizzata all'individuazione, da parte della pubblica amministrazione procedente, dei bisogni da soddisfare, degli interventi a tal fine necessari, delle modalità di realizzazione degli stessi e delle risorse disponibili.

3. La co-progettazione è finalizzata alla definizione ed eventualmente alla realizzazione di specifici progetti di servizio o di intervento finalizzati a soddisfare bisogni definiti, alla luce degli strumenti di programmazione di cui comma 2.

4. Ai fini di cui al comma 3, l'individuazione degli enti del Terzo settore con cui attivare il partenariato avviene anche mediante forme di accreditamento nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità, partecipazione e parità di trattamento, previa definizione, da parte della pubblica amministrazione procedente, degli obiettivi generali e specifici dell'intervento, della durata e delle caratteristiche essenziali dello stesso nonché dei criteri e delle modalità per l'individuazione degli enti partner.».

— Si riporta l'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120:

«Art. 1 *(Procedure per l'incentivazione degli investimenti pubblici durante il periodo emergenziale in relazione all'aggiudicazione dei contratti pubblici sotto soglia).* — 1. Al fine di incentivare gli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture e dei servizi pubblici, nonché al fine di far fronte alle ricadute economiche negative a seguito delle misure di contenimento e dell'emergenza sanitaria globale del COVID-19, in deroga agli articoli 36, comma 2, e 157, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante Codice dei contratti pubblici, si applicano le procedure di affidamento di cui ai commi 2, 3 e 4, qualora la determina a contrarre o altro atto di avvio del procedimento equivalente sia adottato entro il 30 giugno 2023. In tali casi, salve le ipotesi in cui la procedura sia sospesa per effetto di provvedimenti dell'autorità giudiziaria, l'aggiudicazione o l'individuazione definitiva del contraente avviene entro il termine di due mesi dalla data di adozione dell'atto di avvio del procedimento, aumentati a quattro mesi nei casi di cui al comma 2, lettera *b)*. Il mancato rispetto dei termini di cui al secondo periodo, la mancata tempestiva stipulazione del contratto e il tardivo avvio dell'esecuzione dello stesso possono essere valutati ai fini della responsabilità del responsabile unico del procedimento per danno erariale e, qualora imputabili all'operatore economico, costituiscono causa di esclusione dell'operatore dalla procedura o di risoluzione del contratto per inadempimento che viene senza indugio dichiarata dalla stazione appaltante e opera di diritto.

2. Fermo quanto previsto dagli articoli 37 e 38 del decreto legislativo n. 50 del 2016, le stazioni appaltanti procedono all'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, servizi e forniture, nonché dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di progettazione, di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo le seguenti modalità:

a) affidamento diretto per lavori di importo inferiore a 150.000 euro e per servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo inferiore a 139.000 euro. In tali casi la stazione appaltante procede all'affidamento diretto, anche senza consultazione di più operatori economici, fermi restando il rispetto dei principi di cui all'articolo 30 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e l'esigenza che siano scelti soggetti in possesso di pregresse e documentate esperienze analoghe a quelle oggetto di affidamento, anche individuati tra coloro che risultano iscritti in elenchi o albi istituiti dalla stazione appaltante, comunque nel rispetto del principio di rotazione;

a-*bis*) nelle aree del cratere sismico di cui agli allegati 1, 2 e 2-*bis* al decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229, affidamento diretto delle attività di esecuzione di lavori, servizi e forniture nonché dei servizi di ingegneria e architettura, compresa l'attività di progettazione, di importo inferiore a 150.000 euro, fino al termine delle attività di ricostruzione pubblica previste dall'articolo 14 del citato decreto-legge n. 189 del 2016;

b) procedura negoziata, senza bando, di cui all'articolo 63 del decreto legislativo n. 50 del 2016, previa consultazione di almeno cinque operatori economici, ove esistenti, nel rispetto di un criterio di rotazione degli inviti, che tenga conto anche di una diversa dislocazione territoriale delle imprese invitate, individuati in base ad indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici, per l'affidamento di servizi e forniture, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, di importo pari o superiore a 139.000 euro e fino alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016 e di lavori di importo pari o superiore a 150.000 euro e inferiore a un milione di euro, ovvero di almeno dieci operatori per lavori di importo pari o superiore a un milione di euro e fino alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo n. 50 del 2016. Le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui alla presente lettera tramite pubblicazione di un avviso nei rispettivi siti internet istituzionali. L'avviso sui risultati della procedura di affidamento, la cui pubblicazione nel caso di cui alla lettera *a)* non è obbligatoria per affidamenti inferiori ad euro 40.000, contiene anche l'indicazione dei soggetti invitati.

3. Gli affidamenti diretti possono essere realizzati tramite determina a contrarre, o atto equivalente, che contenga gli elementi descritti nell'articolo 32, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016. Per gli affidamenti di cui al comma 2, lettera *b)*, le stazioni appaltanti, fermo restando quanto previsto dall'articolo 95, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel rispetto dei principi di trasparenza, di non discriminazione e di parità di trattamento, procedono, a loro scelta, all'aggiudicazione dei relativi appalti, sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ovvero del prezzo più basso. Nel caso di aggiudicazione con il criterio del prezzo più basso, le stazioni appaltanti procedono all'esclusione automatica dalla gara delle offerte che presentano una percentuale di ribasso pari o superiore alla soglia di anomalia individuata ai sensi dell'articolo 97, commi 2, 2-*bis* e 2-*ter*, del decreto legislativo n. 50 del 2016, anche qualora il numero delle offerte ammesse sia pari o superiore a cinque.

4. Per le modalità di affidamento di cui al presente articolo la stazione appaltante non richiede le garanzie provvisorie di cui all'articolo 93 del decreto legislativo n. 50 del 2016, salvo che, in considerazione della tipologia e specificità della singola procedura, ricorrano particolari esigenze che ne giustifichino la richiesta, che la stazione appaltante indica nell'avviso di indizione della gara o in altro atto equivalente. Nel caso in cui sia richiesta la garanzia provvisoria, il relativo ammontare è dimezzato rispetto a quello previsto dal medesimo articolo 93.

5. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle procedure per l'affidamento dei servizi di organizzazione, gestione e svolgimento delle prove dei concorsi pubblici di cui agli articoli 247 e 249 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, di seguito citato anche come " decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34", fino all'importo di cui alla lettera *d)*, comma 1, dell'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

5-*bis*. All'articolo 36, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ". La pubblicazione dell'avviso sui risultati della procedura di affidamento non è obbligatoria".

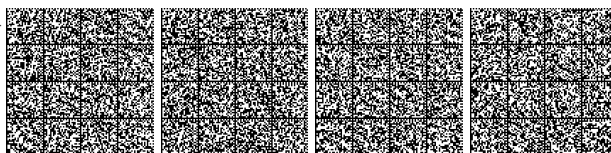
5-*ter*. Al fine di incentivare e semplificare l'accesso delle microimprese, piccole e medie imprese, come definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003, alla liquidità per far fronte alle ricadute economiche negative a seguito delle misure di contenimento dell'emergenza sanitaria globale da COVID-19, le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle procedure per l'affidamento, ai sensi dell'articolo 112, comma 5, lettera *b)*, del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, della gestione di fondi pubblici europei, nazionali, regionali e camerali diretti a sostenere l'accesso al credito delle imprese, fino agli importi di cui al comma 1 dell'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.".

— Si riporta l'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021).

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali).* — (*Omissis*)

162. Al fine di favorire gli investimenti pubblici, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è individuata un'apposita Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici, di seguito denominata Struttura. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri provvede, altresì, a indicarne la denominazione, l'allocazione, le modalità di organizzazione e le funzioni.

163. Ferme restando le competenze delle altre amministrazioni, la Struttura, su richiesta delle amministrazioni centrali e degli enti territoriali interessati, che ad essa possono rivolgersi ai sensi dell'articolo 24, comma 1, lettera *c)*, del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, previa convenzione e senza oneri diretti di prestazioni professionali rese per gli enti territoriali richiedenti, svolge le proprie funzioni, nei termini indicati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 162, al fine di favorire lo svi-

luppo e l'efficienza della progettazione e degli investimenti pubblici, di contribuire alla valorizzazione, all'innovazione tecnologica, all'efficientamento energetico e ambientale nella progettazione e nella realizzazione di edifici e beni pubblici, alla progettazione degli interventi di realizzazione e manutenzione, ordinaria e straordinaria, di edifici e beni pubblici, anche in relazione all'edilizia statale, scolastica, universitaria, sanitaria e carceraria, nonché alla predisposizione di modelli innovativi progettuali ed esecutivi per edifici pubblici e opere similari e connesse o con elevato grado di uniformità e ripetitività.

164. Il personale tecnico della Struttura svolge le attività di propria competenza in piena autonomia e con indipendenza di giudizio nelle valutazioni tecniche, anche attivando opportune collaborazioni con gli altri organi dello Stato aventi competenze per le attività di cui trattasi. La Struttura può operare in supporto e in raccordo con altre amministrazioni, nelle materie di propria competenza.

165. Al fine di consentire lo svolgimento dei compiti previsti dai commi da 162 a 170, è autorizzata l'assunzione a tempo indeterminato, con destinazione alla Struttura, a partire dall'anno 2019, di un massimo di 300 unità di personale, con prevalenza di personale di profilo tecnico per una percentuale almeno pari al 70 per cento, a livello impiegatizio e di quadro, nonché con qualifica dirigenziale nei limiti del 5 per cento. Tale personale è assunto, anche in momenti diversi, con procedura selettiva pubblica, le cui modalità di svolgimento e i cui criteri per la selezione sono improntati a princìpi di trasparenza, pubblicità, imparzialità e valorizzazione della professionalità.

166. A valere sul contingente di personale di cui al comma 165, 120 unità sono assegnate temporaneamente alle province delle regioni a statuto ordinario per lo svolgimento esclusivo delle attività di cui al comma 164 nell'ambito delle stazioni uniche appaltanti provinciali, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

167. Per garantire l'immediata operatività della Struttura negli ambiti di intervento di cui al comma 163, in sede di prima applicazione dei commi da 162 a 170 e limitatamente alle prime 50 unità di personale, si può procedere al reclutamento, prescindendo da ogni formalità, attingendo dal personale di ruolo, anche mediante assegnazione temporanea, con il consenso dell'interessato e sulla base di appositi protocolli d'intesa con le amministrazioni pubbliche e per singoli progetti di interesse specifico per le predette amministrazioni.

168. Con decreto del Presidente della Repubblica da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono introdotte, in relazione alle funzioni e attività della Struttura, norme di coordinamento con la legislazione vigente e, in particolare, con il codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

169. Tutti gli atti connessi con l'istituzione della Struttura sono esenti da imposte e tasse.

170. Agli oneri connessi all'istituzione e al funzionamento della Struttura, nonché all'assunzione del personale di cui ai commi 165 e 167, compresi gli oneri relativi al personale di cui al comma 166, si provvede a valere sulle risorse di cui al comma 106.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali):

«Art. 8 *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata).* — 1. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni.

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali nella materia di rispettiva competenza; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall'articolo 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno.».

— Si riporta l'articolo 10, comma 4, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101 (Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni), convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, come modificato dalla presente legge:

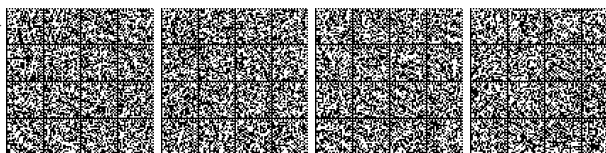
«Art. 10 *(Misure urgenti per il potenziamento delle politiche di coesione).* — (*Omissis*)

4. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delegato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per la pubblica amministrazione, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da adottare entro il 1° marzo 2014, è approvato lo statuto dell'Agenzia. Lo statuto disciplina l'articolazione dell'Agenzia, la composizione, le competenze e le modalità di nomina degli organi di direzione e del collegio dei revisori, stabilisce i principi e le modalità di adozione dei regolamenti e degli altri atti generali che disciplinano l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia. L'Agenzia dispone di una dotazione organica di 200 unità di personale e gode di autonomia organizzativa, contabile e di bilancio. Sono organi dell'Agenzia: il direttore generale; il comitato direttivo; il collegio dei revisori dei conti. La partecipazione al Comitato direttivo dell'Agenzia non comporta alcuna forma di compenso. All'interno del Comitato direttivo dell'Agenzia è assicurata una adeguata rappresentanza delle amministrazioni territoriali *attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali*. L'Agenzia assicura lo svolgimento delle attività strumentali e di controllo interno nell'ambito delle risorse disponibili o per il tramite della struttura della Presidenza del Consiglio dei Ministri senza oneri aggiuntivi. Il rapporto di lavoro presso l'Agenzia è regolato dal contratto collettivo nazionale di lavoro per il comparto Ministeri. Con contestuale decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delegato, è nominato il direttore generale scelto tra personalità di comprovata esperienza nella materia delle politiche di coesione, con trattamento economico non superiore a quello massimo previsto per i Capi dipartimento del segretariato generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Per quanto non previsto dallo statuto e dalle disposizioni del presente articolo, si applicano le previsioni di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90 (Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, come modificato dalla presente legge:

«Art. 32 *(Misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio di imprese nell'ambito della prevenzione della corruzione).* — 1. Nell'ipotesi in cui l'autorità giudiziaria proceda per i delitti di cui agli articoli 317 c.p., 318 c.p., 319 c.p., 319-*bis* c.p., 319-*ter* c.p., 319-*quater* c.p., 320 c.p., 322, c.p., 322-*bis*, c.p., 346-*bis*, c.p., 353 c.p. e 353-*bis* c.p., ovvero, in presenza di rilevate situazioni anomale e comunque sintomatiche di condotte illecite o eventi criminali attribuibili ad un'impresa aggiudicataria di un appalto per la realizzazione di opere pubbliche, servizi o forniture, nonché ad una impresa che esercita attività sanitaria per conto del Servizio sanitario nazionale in base agli accordi contrattuali di cui all'articolo 8-*quinquies* del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, ovvero ad un concessionario di lavori pubblici o ad un contraente generale, il Presidente dell'ANAC ne informa il procuratore della Repubblica e, in presenza di fatti gravi e accertati anche ai sensi dell'articolo 19, comma 5, lett. *a)* del presente decreto, propone al Prefetto competente in relazione al luogo in cui ha sede la stazione appaltante, alternativamente:

a) di ordinare la rinnovazione degli organi sociali mediante la sostituzione del soggetto coinvolto e, ove l'impresa non si adegui nei termini stabiliti, di provvedere alla straordinaria e temporanea gestione dell'impresa limitatamente alla completa esecuzione del contratto d'appalto ovvero dell'accordo contrattuale o della concessione;

b) di provvedere direttamente alla straordinaria e temporanea gestione dell'impresa *anche* limitatamente alla completa esecuzione del contratto di appalto ovvero dell'accordo contrattuale o della concessione.

b-bis*) di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera* a)*, siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo*.

2. Il Prefetto, previo accertamento dei presupposti indicati al comma 1 e valutata la particolare gravità dei fatti oggetto dell'indagine, intima all'impresa di provvedere al rinnovo degli organi sociali sostituendo il soggetto coinvolto e ove l'impresa non si adegui nel termine di trenta giorni ovvero nei casi più gravi, provvede nei dieci giorni successivi con decreto alla nomina di uno o più amministratori, in numero comunque non superiore a tre, in possesso dei requisiti di professionalità e onorabilità di cui al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 39, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Il predetto decreto stabilisce la durata della misura in ragione delle esigenze funzionali alla realizzazione dell'opera pubblica, al servizio o alla fornitura oggetto del contratto ovvero dell'accordo contrattuale e comunque non oltre il collaudo.

2-*bis*. Nell'ipotesi di impresa che esercita attività sanitaria per conto del Servizio sanitario nazionale in base agli accordi contrattuali di cui all'articolo 8-*quinquies* del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, il decreto del Prefetto di cui al comma 2 è adottato d'intesa con il Ministro della salute e la nomina è conferita a soggetti in possesso di curricula che evidenzino qualificate e comprovate professionalità ed esperienza di gestione sanitaria.

3. Per la durata della straordinaria e temporanea gestione dell'impresa, sono attribuiti agli amministratori tutti i poteri e le funzioni degli organi di amministrazione dell'impresa ed è sospeso l'esercizio dei poteri di disposizione e gestione dei titolari dell'impresa. Nel caso di impresa costituita in forma societaria, i poteri dell'assemblea sono sospesi per l'intera durata della misura.

4. L'attività di temporanea e straordinaria gestione dell'impresa è considerata di pubblica utilità ad ogni effetto e gli amministratori rispondono delle eventuali diseconomie dei risultati solo nei casi di dolo o colpa grave.

5. Le misure di cui al comma 2 sono revocate e cessano comunque di produrre effetti in caso di provvedimento che dispone la confisca, il sequestro o l'amministrazione giudiziaria dell'impresa nell'ambito di procedimenti penali o per l'applicazione di misure di prevenzione ovvero dispone l'archiviazione del procedimento. L'autorità giudiziaria conferma, ove possibile, gli amministratori nominati dal Prefetto.

6. Agli amministratori di cui al comma 2 spetta un compenso quantificato con il decreto di nomina sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010 n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico dell'impresa.

7. Nel periodo di applicazione della misura di straordinaria e temporanea gestione di cui al comma 2, i pagamenti all'impresa sono corrisposti al netto del compenso riconosciuto agli amministratori di cui al comma 2 e l'utile d'impresa derivante dalla conclusione dei contratti d'appalto di cui al comma 1, determinato anche in via presuntiva dagli amministratori *o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera b*-bis*)*, è accantonato in apposito fondo e non può essere distribuito né essere soggetto a pignoramento, sino all'esito dei giudizi in sede penale ovvero, nei casi di cui al comma 10, dei giudizi di impugnazione o cautelari riguardanti l'informazione antimafia interdittiva.

8. Nel caso in cui le indagini di cui al comma 1 riguardino componenti di organi societari diversi da quelli di cui al medesimo comma, *anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto* è disposta la misura di sostegno e monitoraggio dell'impresa. Il Prefetto provvede, con decreto, adottato secondo le modalità di cui al comma 2, alla nomina di uno o più esperti, in numero comunque non superiore a tre, in possesso dei requisiti di professionalità e onorabilità di cui al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 39, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, con il compito di svolgere funzioni di sostegno e monitoraggio dell'impresa. A tal fine, gli esperti forniscono all'impresa, *ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate,* prescrizioni operative, elaborate secondo riconosciuti indicatori e modelli di trasparenza, riferite agli ambiti organizzativi, al sistema di controllo interno e agli organi amministrativi e di controllo.

9. Agli esperti di cui al comma 8 spetta un compenso, quantificato con il decreto di nomina, non superiore al cinquanta per cento di quello liquidabile sulla base delle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010 n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico dell'impresa.

10. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche nei casi in cui sia stata emessa dal Prefetto un'informazione antimafia interdittiva e sussista l'urgente necessità di assicurare il completamento dell'esecuzione del contratto ovvero dell'accordo contrattuale, ovvero la sua prosecuzione al fine di garantire la continuità di funzioni e servizi indifferibili per la tutela di diritti fondamentali, nonché per la salvaguardia dei livelli occupazionali o dell'integrità dei bilanci pubblici, ancorché ricorrano i presupposti di cui all'articolo 94, comma 3, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159. In tal caso, le misure sono disposte di propria iniziativa dal Prefetto che ne informa il Presidente dell'ANAC. Nei casi di cui al comma 2-*bis*, le misure sono disposte con decreto del Prefetto, di intesa con il Ministro della salute. Le stesse misure sono revocate e cessano comunque di produrre effetti in caso di passaggio in giudicato di sentenza di annullamento dell'informazione antimafia interdittiva, di ordinanza che dispone, in via definitiva, l'accoglimento dell'istanza cautelare eventualmente proposta ovvero di aggiornamento dell'esito della predetta informazione ai sensi dell'articolo 91, comma 5, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, e successive modificazioni, anche a seguito dell'adeguamento dell'impresa alle indicazioni degli esperti.

10-*bis*. Le misure di cui al presente articolo, nel caso di accordi contrattuali con il Servizio sanitario nazionale di cui all'articolo 8-*quinquies* del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, si applicano ad ogni soggetto privato titolare dell'accordo, anche nei casi di soggetto diverso dall'impresa, e con riferimento a condotte illecite o eventi criminosi posti in essere ai danni del Servizio sanitario nazionale.».

— Si riporta l'allegato IV al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108:

«Allegato IV

(articolo 44)

1) Realizzazione asse ferroviario Palermo-Catania-Messina;

2) Potenziamento linea ferroviaria Verona-Brennero (opere di adduzione);

3) Realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria;

4) Realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto;

5) Realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara;

6) Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara;

7) Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro (Campania);

8) Messa in sicurezza e ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio);

9) Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste (progetto Adriagateway);

10) Realizzazione della Diga foranea di Genova.».

— Si riporta l'articolo 8, commi 1 e 2-*bis*, del citato decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale).

«Art. 8 *(Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e* VAS). — 1. Il supporto tecnico-scientifico all'autorità competente per l'attuazione delle norme di cui ai Titoli II e III della presente parte nel caso di piani, programmi e progetti per i quali le valutazioni ambientali VIA e VAS spettano allo Stato è assicurato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, composta da un numero massimo di quaranta commissari, inclusi il Presidente e il Segretario, posta alle dipendenze funzionali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Per lo svolgimento delle istruttorie tecniche la Commissione può avvalersi, tramite appositi protocolli d'intesa, del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente, a norma della legge 28 giugno 2016, n. 132 e, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, degli altri enti pubblici di ricerca. Per i procedimenti per i quali sia riconosciuto un concorrente interesse regionale, all'attività istruttoria partecipa un esperto designato dalle Regioni e dalle Province autonome interessate, individuato tra i soggetti in possesso di adeguata professionalità ed esperienza nel settore della valuta-

zione dell'impatto ambientale e del diritto ambientale. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma nonché la Commissione di cui al comma 2-*bis* danno precedenza ai progetti aventi un comprovato valore economico superiore a 5 milioni di euro ovvero una ricaduta in termini di maggiore occupazione attesa superiore a quindici unità di personale, nonché ai progetti cui si correlano scadenze non superiori a dodici mesi, fissate con termine perentorio dalla legge o comunque da enti terzi, e ai progetti relativi ad impianti già autorizzati la cui autorizzazione scade entro dodici mesi dalla presentazione dell'istanza.

(*Omissis*)

2-*bis*. Per lo svolgimento delle procedure di valutazione ambientale di competenza statale dei progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, individuati nell'allegato I-*bis* al presente decreto, è istituita la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, posta alle dipendenze funzionali del Ministero della transizione ecologica, e formata da un numero massimo di quaranta unità, inclusi il presidente e il segretario, in possesso di diploma di laurea o laurea magistrale, con almeno cinque anni di esperienza professionale e con competenze adeguate alla valutazione tecnica, ambientale e paesaggistica dei predetti progetti, individuate tra il personale di ruolo delle amministrazioni statali e regionali, delle istituzioni universitarie, del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente di cui alla legge 28 giugno 2016, n. 132, dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA) e dell'Istituto superiore di sanità (ISS), secondo le modalità di cui al comma 2, secondo periodo, ad esclusione del personale docente, educativo, amministrativo, tecnico ed ausiliario delle istituzioni scolastiche. Il personale delle pubbliche amministrazioni è collocato d'ufficio in posizione di fuori ruolo, comando, distacco, aspettativa o altra analoga posizione, secondo i rispettivi ordinamenti, alla data di adozione del decreto di nomina di cui al sesto periodo del presente comma. Nel caso in cui al presidente della Commissione di cui al comma 1 sia attribuita anche la presidenza della Commissione di cui al comma 2-*bis*, si applica l'articolo 9, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 303. I componenti nominati nella Commissione Tecnica PNRR-PNIEC svolgono tale attività a tempo pieno e non possono far parte della Commissione di cui al comma 1 del presente articolo. Nella nomina dei membri è garantito il rispetto dell'equilibrio di genere. I componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC sono nominati con decreto del Ministro della transizione ecologica entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, anche attingendo dall'elenco utilizzato per la nomina dei componenti della Commissione tecnica di verifica di cui comma 1 del presente articolo in possesso dei medesimi requisiti di cui al presente comma. I componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC restano in carica cinque anni e sono rinnovabili per una sola volta. Alle riunioni della commissione partecipa, con diritto di voto, anche un rappresentante del Ministero della cultura. Per lo svolgimento delle istruttorie tecniche la Commissione si avvale, tramite appositi protocolli d'intesa, del Sistema nazionale a rete per la protezione dell'ambiente a norma della legge 28 giugno 2016, n. 132, e degli altri enti pubblici di ricerca. Per i procedimenti per i quali sia riconosciuto da specifiche disposizioni o intese un concorrente interesse regionale, all'attività istruttoria partecipa con diritto di voto un esperto designato dalle Regioni e dalle Province autonome interessate, individuato tra i soggetti in possesso di adeguata professionalità ed esperienza nel settore della valutazione dell'impatto ambientale e del diritto ambientale. La Commissione opera con le modalità previste dall'articolo 20, dall'articolo 21, dall'articolo 23, dall'articolo 24, dall'articolo 25, commi 1, 2-*bis*, 2-*ter*, 3, 4, 5, 6 e 7, e dall'articolo 27, del presente decreto. I commissari, laddove collocati in quiescenza nel corso dello svolgimento dell'incarico, restano in carica fino al termine dello stesso e non possono essere rinnovati; in tal caso, i suddetti commissari percepiscono soltanto, oltre al trattamento di quiescenza, il compenso di cui al comma 5.

(*Omissis*).».

Art. 13.

Misure di agevolazioni per i comuni

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: «La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord*, nonché alle isole minori lagunari e lacustri.».*

1-bis*. All'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al primo periodo, dopo le parole: «ivi compresi i servizi turistici» sono aggiunte le seguenti: «, nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa»;*

b) *il secondo periodo è soppresso.*

2. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al *31 dicembre* 2021.»;

b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al *31 gennaio 2022*.»;

b-bis*) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno».*

2-bis*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:*

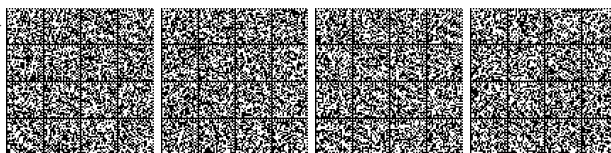
a) *al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: «Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022»;*

b) *al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022».*

2-ter*. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: «a decorrere dall'anno 2022», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «a decorrere dall'anno 2023».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, commi 1 e 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 (Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno), convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, come modificato dalla presente legge:

«Art. 1 *(Misura a favore dei giovani imprenditori nel Mezzogiorno, denominata «Resto al Sud»)*. — 1. Al fine di promuovere la costituzione di nuove imprese nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, da parte di giovani imprenditori, con la delibera CIPE di cui al comma 17 è attivata una misura denominata: «Resto al Sud». L'applicazione della predetta misura è estesa, a valere sulle risorse disponibili assegnate ai sensi dei commi 16 e 17 del presente articolo, anche ai territori dei comuni delle Regioni Lazio, Marche e Umbria di cui agli allegati 1, 2 e 2-*bis* al decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229; per i comuni di cui ai medesimi allegati che presentino una percentuale superiore al 50 per cento di edifici dichiarati inagibili con esito 'E, essa si applica anche in deroga ai limiti di età previsti dall'alinea del comma 2 del presente articolo. *La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, nonché alle isole minori lagunari e lacustri*.

(*Omissis*)

10. Sono finanziate le attività imprenditoriali relative a produzione di beni nei settori dell'artigianato, dell'industria, della pesca e dell'acquacoltura, ovvero relative alla fornitura di servizi, ivi compresi i servizi turistici*, nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, commi 32, 34 e 54, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1. — (*Omissis*)

32. Il comune beneficiario del contributo di cui al comma 29 è tenuto ad iniziare l'esecuzione dei lavori entro il 15 settembre di ciascun anno di riferimento del contributo. *Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 31 dicembre 2021*.

(*Omissis*)

34. Nel caso di mancato rispetto del termine di inizio dell'esecuzione dei lavori di cui al comma 32 o di parziale utilizzo del contributo di cui al comma 29, il medesimo contributo è revocato, in tutto o in parte, entro il 31 ottobre di ciascun anno di riferimento del contributo stesso, con decreto del Ministero dell'interno. Le somme derivanti dalla revoca dei contributi di cui al periodo precedente sono assegnate, con il medesimo decreto, ai comuni che hanno iniziato l'esecuzione dei lavori in data antecedente alla scadenza di cui al comma 32, dando priorità ai comuni con data di inizio dell'esecuzione dei lavori meno recente e non oggetto di recupero. I comuni beneficiari dei contributi di cui al periodo precedente sono tenuti ad iniziare l'esecuzione dei lavori entro il 15 marzo dell'anno successivo a quello di riferimento del contributo. *Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 31 gennaio 2021*.

(*Omissis*)

54. Ferme restando le priorità di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 53, qualora l'entità delle richieste pervenute superi l'ammontare delle risorse disponibili, l'attribuzione è effettuata a favore degli enti locali che presentano la maggiore incidenza del fondo di cassa al 31 dicembre dell'esercizio precedente rispetto al risultato di amministrazione risultante dal rendiconto della gestione del medesimo esercizio. *A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1, commi 140 e 141, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali)*. — (*Omissis*)

140. Gli enti di cui al comma 139 comunicano le richieste di contributo al Ministero dell'interno entro il termine perentorio del 15 settembre dell'esercizio precedente all'anno di riferimento del contributo. *Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022*. La richiesta deve contenere il quadro economico dell'opera, il cronoprogramma dei lavori, nonché le informazioni riferite alla tipologia dell'opera e al codice unico di progetto (CUP) e ad eventuali forme di finanziamento concesse da altri soggetti sulla stessa opera. La mancanza dell'indicazione di un CUP valido ovvero l'errata indicazione in relazione all'opera per la quale viene chiesto il contributo comporta l'esclusione dalla procedura. Per ciascun anno:

a) la richiesta di contributo deve riferirsi a opere inserite in uno strumento programmatorio;

b) ciascun comune può inviare una richiesta, nel limite massimo di 1.000.000 di euro per i comuni con una popolazione fino a 5.000 abitanti, di 2.500.000 euro per i comuni con popolazione da 5.001 a 25.000 abitanti e di 5.000.000 di euro per i comuni con popolazione superiore a 25.000 abitanti;

c) il contributo può essere richiesto per tipologie di investimenti che sono specificatamente individuate nel decreto del Ministero dell'interno con cui sono stabilite le modalità per la trasmissione delle domande;

c-*bis*) non possono presentare la richiesta di contributo i comuni che risultano beneficiari in uno degli anni del biennio precedente.

141. L'ammontare del contributo attribuito a ciascun ente è determinato, entro il 15 novembre dell'esercizio precedente all'anno di riferimento del contributo, con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo il seguente ordine di priorità: *a)* investimenti di messa in sicurezza del territorio a rischio idrogeologico; *b)* investimenti di messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti; *c)* investimenti di messa in sicurezza ed efficientamento energetico degli edifici, con precedenza per gli edifici scolastici, e di altre strutture di proprietà dell'ente. Ferme restando le priorità di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)*, qualora l'entità delle richieste pervenute superi l'ammontare delle risorse disponibili, l'attribuzione è effettuata a favore degli enti che presentano la minore incidenza del risultato di amministrazione, al netto della quota accantonata, rispetto alle entrate finali di competenza, ascrivibili ai titoli 1, 2, 3, 4 e 5 dello schema di bilancio previsto dal decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, risultanti dai rendiconti della gestione del penultimo esercizio precedente a quello di riferimento, assicurando, comunque, ai comuni con risultato di amministrazione, al netto della quota accantonata, negativo, un ammontare non superiore alla metà delle risorse disponibili. Nel caso di mancata approvazione del piano urbanistico attuativo (PUA) e del piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) entro il 31 dicembre dell'anno precedente, i contributi attribuiti sono ridotti del 5 per cento. *Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, come modificato dalla presente legge:

«Art. 39 *(Incremento Fondo per l'esercizio delle funzioni degli enti locali)*. — (*Omissis*)

3. Gli enti locali che trasmettono la certificazione di cui al comma 2 oltre il termine perentorio del 31 maggio 2021, ma entro il 30 giugno 2021 sono assoggettati a una riduzione del fondo sperimentale di riequilibrio, dei trasferimenti compensativi o del fondo di solidarietà comunale in misura pari all'80 per cento dell'importo delle risorse attribuite, ai sensi del primo periodo del comma 2, da applicare in tre annualità *a decorrere dall'anno 2023*. Nel caso in cui la certificazione di cui al comma 2 è trasmessa nel periodo dal 1° luglio 2021 al 31 luglio 2021, la riduzione del fondo sperimentale di riequilibrio, dei trasferimenti compensativi o del fondo di solidarietà comunale di cui al primo periodo è comminata in misura pari al 90 per cento dell'importo delle risorse attribuite, da applicare in tre annualità *a decorrere dall'anno 2023*. La riduzione del fondo sperimentale di riequilibrio, dei trasferimenti compensativi o del fondo di solidarietà comunale di cui al primo periodo è applicata in misura pari al 100 per cento dell'importo delle risorse attribuite, da applicare in tre annualità *a decorrere dall'anno 2023*, qualora gli enti locali non trasmettano la certificazione di cui al comma 2 entro la data del 31 luglio 2021. A seguito dell'invio tardivo della certificazione, le riduzioni di risorse non sono soggette a restituzione. In caso di incapienza delle risorse, si applicano le procedure di cui all'articolo 1, commi 128 e 129, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.

(*Omissis*).».

Art. 13 - *bis*

Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19

1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023).

«Art. 1 *(Risultati differenziali. Norme in materia di entrata e di spesa e altre disposizioni. Fondi speciali). —* (*Omissis*)

827. Gli enti locali destinatari delle risorse di cui al comma 822 sono tenuti a inviare, utilizzando l'applicativo web http://pareggiobilancio.mef.gov.it, entro il termine perentorio del 31 maggio 2022, al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, una certificazione della perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19, al netto delle minori spese e delle risorse assegnate a vario titolo dallo Stato a ristoro delle minori entrate e delle maggiori spese connesse alla predetta emergenza, firmata digitalmente, ai sensi dell'articolo 24 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, dal rappresentante legale, dal responsabile del servizio finanziario e dall'organo di revisione economico-finanziaria, attraverso un modello e con le modalità definiti con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, da adottare entro il 30 ottobre 2021. La certificazione di cui al periodo precedente non include le riduzioni di gettito derivanti da interventi autonomamente assunti dalla regione o provincia autonoma per gli enti locali del proprio territorio, con eccezione degli interventi di adeguamento alla normativa nazionale. La trasmissione per via telematica della certificazione ha valore giuridico ai sensi dell'articolo 45, comma 1, del codice di cui al citato decreto legislativo n. 82 del 2005. Gli obblighi di certificazione di cui al presente comma, per gli enti locali delle regioni Friuli Venezia Giulia e Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano che esercitano funzioni in materia di finanza locale in via esclusiva, sono assolti per il tramite delle medesime regioni e province autonome.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia), convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126:

«Art. 39 *(Incremento Fondo per l'esercizio delle funzioni degli enti locali). —* (*Omissis*)

2. Gli enti locali beneficiari delle risorse di cui al comma 1 del presente articolo e di cui all'articolo 106 del decreto-legge n. 34 del 2020, sono tenuti a inviare, utilizzando l'applicativo web http://pareggiobilancio.mef.gov.it, entro il termine perentorio del 31 maggio 2021, al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, una certificazione della perdita di gettito connessa all'emergenza epidemiologica da COVID-19, al netto delle minori spese e delle risorse assegnate a vario titolo dallo Stato a ristoro delle minori entrate e delle maggiori spese connesse alla predetta emergenza, firmata digitalmente, ai sensi dell'articolo 24 del codice dell'amministrazione digitale (CAD) di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, dal rappresentante legale, dal responsabile del servizio finanziario e dall'organo di revisione economico-finanziaria, attraverso un modello e con le modalità definiti con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, da adottare entro il 31 ottobre 2020. La certificazione di cui al periodo precedente non include le riduzioni di gettito derivanti da interventi autonomamente assunti dalla regione o provincia autonoma per gli enti locali del proprio territorio, con eccezione degli interventi di adeguamento alla normativa nazionale. La trasmissione per via telematica della certificazione ha valore giuridico ai sensi dell'articolo 45, comma 1, del CAD di cui al citato decreto legislativo n. 82 del 2005. Gli obblighi di certificazione di cui al presente comma, per gli enti locali delle regioni Friuli Venezia Giulia e Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano che esercitano funzioni in materia di finanza locale in via esclusiva, sono assolti per il tramite delle medesime regioni e province autonome.

(*Omissis*).».

Art. 13 - *ter*

Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori

1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere supportati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Riferimenti normativi:

— Si riportano gli articoli 2, 6 e 7 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1 (Codice della protezione civile):

«Art. 2 *(Attività di protezione civile (Articoli 3, 3-*bis*, commi 1 e 2, e 5, commi 2 e 4-*quinquies*, legge 225/1992; Articolo 93, comma 1, lettera* g*), decreto legislativo 112/1998; Articolo 5, comma 4-*ter*, decreto-legge 343/2001, conv. legge 401/2001)). —* 1. Sono attività di protezione civile quelle volte alla previsione, prevenzione e mitigazione dei rischi, alla gestione delle emergenze e al loro superamento.

2. La previsione consiste nell'insieme delle attività, svolte anche con il concorso di soggetti dotati di competenza scientifica, tecnica e amministrativa, dirette all'identificazione e allo studio, anche dinamico, degli scenari di rischio possibili, per le esigenze di allertamento del Servizio nazionale, ove possibile, e di pianificazione di protezione civile.

3. La prevenzione consiste nell'insieme delle attività di natura strutturale e non strutturale, svolte anche in forma integrata, dirette a evitare o a ridurre la possibilità che si verifichino danni conseguenti a eventi calamitosi anche sulla base delle conoscenze acquisite per effetto delle attività di previsione.

4. Sono attività di prevenzione non strutturale di protezione civilequelle concernenti:

a) l'allertamento del Servizio nazionale, articolato in attività di preannuncio in termini probabilistici, ove possibile e sulla base delle conoscenze disponibili, di monitoraggio e di sorveglianza in tempo reale degli eventi e della conseguente evoluzione degli scenari di rischio;

b) la pianificazione di protezione civile, come disciplinata dall'articolo 18;

c) la formazione e l'acquisizione di ulteriori competenze professionali degli operatori del Servizio nazionale;

d) l'applicazione e l'aggiornamento della normativa tecnica di interesse;

e) la diffusione della conoscenza e della cultura della protezione civile, anche con il coinvolgimento delle istituzioni scolastiche, allo scopo di promuovere la resilienza delle comunità e l'adozione di comportamenti consapevoli e misure di autoprotezione da parte dei cittadini;

f) l'informazione alla popolazione sugli scenari di rischio e le relative norme di comportamento nonché sulla pianificazione di protezione civile;

g) la promozione e l'organizzazione di esercitazioni ed altre attività addestrative e formative, anche con il coinvolgimento delle comunità, sul territorio nazionale al fine di promuovere l'esercizio integrato e partecipato della funzione di protezione civile, che possono prevedere scambi di personale delle componenti territoriali e centrali per fini di aggiornamento, formazione e qualificazione del personale addetto ai servizi di protezione civile;

h) le attività di cui al presente comma svolte all'estero, in via bilaterale, o nel quadro della partecipazione dell'Italia all'Unione europea e ad organizzazioni internazionali, al fine di promuovere l'esercizio integrato e partecipato della funzione di protezione civile;

i) le attività volte ad assicurare il raccordo tra la pianificazione di protezione civile e la pianificazione territoriale e le procedure amministrative di gestione del territorio per gli aspetti di competenza delle diverse componenti.

5. Sono attività di prevenzione strutturale di protezione civile quelle concernenti:

a) la partecipazione all'elaborazione delle linee di indirizzo nazionali e regionali per la definizione delle politiche di prevenzione strutturale dei rischi naturali o derivanti dalle attività dell'uomo e per la loro attuazione;

b) la partecipazione alla programmazione degli interventi finalizzati alla mitigazione dei rischi naturali o derivanti dall'attività dell'uomo e alla relativa attuazione;

c) l'esecuzione di interventi strutturali di mitigazione del rischio in occasione di eventi calamitosi, in coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione esistenti;

d) le azioni integrate di prevenzione strutturale e non strutturale per finalità di protezione civile di cui all'articolo 22.

6. La gestione dell'emergenza consiste nell'insieme, integrato e coordinato, delle misure e degli interventi diretti ad assicurare il soccorso e l'assistenza alle popolazioni colpite dagli eventi calamitosi e agli animali e la riduzione del relativo impatto, anche mediante la realizzazione di interventi indifferibili e urgenti ed il ricorso a procedure semplificate, e la relativa attività di informazione alla popolazione.

7. Il superamento dell'emergenza consiste nell'attuazione coordinata delle misure volte a rimuovere gli ostacoli alla ripresa delle normali condizioni di vita e di lavoro, per ripristinare i servizi essenziali e per ridurre il rischio residuo nelle aree colpite dagli eventi calamitosi, oltre che alla ricognizione dei fabbisogni per il ripristino delle strutture e delle infrastrutture pubbliche e private danneggiate, nonché dei danni subiti dalle attività economiche e produttive, dai beni culturali e paesaggistici, dalle strutture e dalle infrastrutture pubbliche e private e dal patrimonio edilizio e all'avvio dell'attuazione delle conseguenti prime misure per fronteggiarli.»

«Art. 6 *(Attribuzioni delle autorità territoriali di protezione civile (Articolo 1-*bis*, comma 2, legge 225/1992; Articolo 5, comma 5, decreto-legge 343/2001, conv. legge 401/2001))*. — 1. Nel rispetto delle direttive adottate ai sensi dell'articolo 15 e di quanto previsto dalla legislazione regionale, i Sindaci, in conformità di quanto previsto dal decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, i Sindaci metropolitani e i Presidenti delle Regioni, in qualità di autorità territoriali di protezione civile, esercitano le funzioni di vigilanza sullo svolgimento integrato e coordinato delle medesime attività da parte delle strutture afferenti alle rispettive amministrazioni. Le autorità territoriali di protezione civile sono responsabili, con riferimento agli ambiti di governo e alle funzioni di competenza e nel rispetto delle vigenti normative in materia:

a) del recepimento degli indirizzi nazionali in materia di protezione civile;

b) della promozione, dell'attuazione e del coordinamento delle attività di cui all'articolo 2 esercitate dalle strutture organizzative di propria competenza;

c) della destinazione delle risorse finanziarie finalizzate allo svolgimento delle attività di protezione civile, in coerenza con le esigenze di effettività delle funzioni da esercitare, come disciplinate nella pianificazione di cui all'articolo 18;

d) dell'articolazione delle strutture organizzative preposte all'esercizio delle funzioni di protezione civile di propria competenza e dell'attribuzione, alle medesime strutture, di personale adeguato e munito di specifiche professionalità, anche con riferimento alle attività di presidio delle sale operative, della rete dei centri funzionali nonché allo svolgimento delle attività dei presidi territoriali;

e) della disciplina di procedure e modalità di organizzazione dell'azione amministrativa delle strutture e degli enti afferenti alle rispettive amministrazioni, peculiari e semplificate al fine di assicurarne la prontezza operativa e di risposta in occasione o in vista degli eventi di cui all'articolo 7.»

«Art. 7 *(Tipologia degli eventi emergenziali di protezione civile (Articolo 2, legge 225/1992))*. — 1. Ai fini dello svolgimento delle attività di cui all'articolo 2, gli eventi emergenziali di protezione civile si distinguono in:

a) emergenze connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che possono essere fronteggiati mediante interventi attuabili, dai singoli enti e amministrazioni competenti in via ordinaria;

b) emergenze connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che per loro natura o estensione comportano l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni, e debbono essere fronteggiati con mezzi e poteri straordinari da impiegare durante limitati e predefiniti periodi di tempo, disciplinati dalle Regioni e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nell'esercizio della rispettiva potestà legislativa;

c) emergenze di rilievo nazionale connesse con eventi calamitosi di origine naturale o derivanti dall'attività dell'uomo che in ragione della loro intensità o estensione debbono, con immediatezza d'intervento, essere fronteggiate con mezzi e poteri straordinari da impiegare durante limitati e predefiniti periodi di tempo ai sensi dell'articolo 24.».

Art. 14.

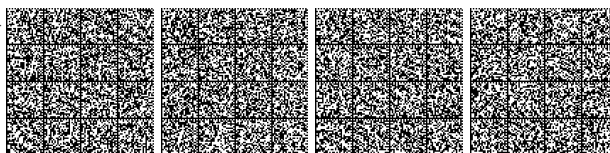
Cabina di regia edilizia scolastica

1. All'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, al quinto periodo, dopo le parole «Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca», sono inserite le seguenti: «, dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione».

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), come modificato dalla presente legge:

«Art. 1. — (*Omissis*)

61. Per la realizzazione degli interventi di cui ai commi 59 e 60, i comuni elaborano progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro per le pari opportunità e la famiglia e con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, previa intesa in sede di Conferenza unificata, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate le modalità e le procedure di trasmissione dei progetti di cui al primo periodo da parte dei comuni e sono disciplinati i criteri di riparto e le modalità di utilizzo delle risorse, ivi incluse le modalità di utilizzo dei ribassi d'asta, di monitoraggio, anche in termini di effettivo utilizzo delle risorse assegnate e comunque

tramite il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, di rendicontazione e di verifica, nonché le modalità di recupero ed eventuale riassegnazione delle somme non utilizzate. Con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, con il Ministro per le pari opportunità e la famiglia e con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, da adottare entro novanta giorni dalla data di pubblicazione del decreto di cui al secondo periodo, sono individuati gli enti beneficiari, gli interventi ammessi al finanziamento e il relativo importo. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge è istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri una Cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei singoli progetti. La Cabina di regia, presieduta dal capo del Dipartimento per le politiche della famiglia, è composta da un rappresentante, rispettivamente, del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie, del Ministero dell'interno, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, *dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione* e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché da un componente designato dalla Conferenza unificata con le modalità di cui all'articolo 9, comma 2, lettera *d)*, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai quali non spettano compensi, rimborsi spese, gettoni di presenza e indennità comunque denominate. Al funzionamento della Cabina di regia si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie della Presidenza del Consiglio dei ministri disponibili a legislazione vigente.

(*Omissis*)».

Art. 15.

Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale

1. All'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, i commi da 1 a 1-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

«1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni *competenti e le strutture* tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, *aeroportuali e idriche*. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati *è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono*, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome *e all'Agenzia per la coesione territoriale*. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

1-*bis*. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e *sono individuati* i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, *convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101,* a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-*ter*. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

1-*ter*. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-*quater*, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri*,* per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo *di spesa* di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-*quater*. Entro trenta giorni *dalla data di entrata in vigore del decreto* di cui al comma 1-*bis*, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-*bis* individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente*, di concerto* con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o *dell'Unione europea*, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione

al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-*quinquies*. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021.".

1-*sexies*. Agli oneri derivanti *dal terzo periodo del comma 1-ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), come modificato dalla presente legge:

«Art. 22 *(Perequazione infrastrutturale)*. — 1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti, le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano entro il 30 novembre 2021 che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome *e all'Agenzia per la coesione territoriale*. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

1-*bis*. All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sude la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e *sono individuati* i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, *convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101,* a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-*ter*. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

1-*ter*. Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-*quater*, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il "Fondo perequativo infrastrutturale" con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri per il supporto tecnico - operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo *di spesa* di 200.000 euro per l'anno 2021.

1-*quater*. Entro trenta giorni *dalla data di entrata in vigore del* decreto di cui al comma 1-*bis*, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-*bis* individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente, *di concerto* con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o *dell'Unione europea*, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

1-*quinquies*. Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma 1-*quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021.

1-*sexies*. Agli oneri derivanti dal *terzo periodo del* comma 1-*ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali):

«Art. 8 *(Conferenza Stato-città ed autonomie locali e Conferenza unificata)*. — 1. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è unificata per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane, con la Conferenza Stato-regioni

2. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è presieduta dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, dal Ministro dell'interno o dal Ministro per gli affari regionali nella materia di rispettiva competenza; ne fanno parte altresì il Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, il Ministro delle finanze, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro della sanità, il presidente dell'Associazione nazionale dei comuni d'Italia - ANCI, il presidente dell'Unione province d'Italia - UPI ed il presidente dell'Unione nazionale comuni, comunità ed enti montani - UNCEM. Ne fanno parte inoltre quattordici sindaci designati dall'ANCI e sei presidenti di provincia designati dall'UPI. Dei quattordici sindaci designati dall'ANCI cinque rappresentano le città individuate dall'articolo 17 della legge 8 giugno

1990, n. 142. Alle riunioni possono essere invitati altri membri del Governo, nonché rappresentanti di amministrazioni statali, locali o di enti pubblici.

3. La Conferenza Stato-città ed autonomie locali è convocata almeno ogni tre mesi, e comunque in tutti i casi il presidente ne ravvisi la necessità o qualora ne faccia richiesta il presidente dell'ANCI, dell'UPI o dell'UNCEM.

4. La Conferenza unificata di cui al comma 1 è convocata dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le sedute sono presiedute dal Presidente del Consiglio dei Ministri o, su sua delega, dal Ministro per gli affari regionali o, se tale incarico non è conferito, dal Ministro dell'interno.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023):

«Art. 1. — (*Omissis*)

In vigore dal 1 gennaio 2021690. Entro il 30 giugno 2021, in attuazione del principio di leale collaborazione, la Commissione paritetica per l'attuazione dello statuto della Regione siciliana, avvalendosi degli studi e delle analisi di amministrazioni ed enti statali e di quelli elaborati dalla medesima Regione, elabora stime economiche e finanziarie sulla condizione di insularità della medesima Regione.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 7-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243 (Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno), convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18:

«Art. 7-*bis (Princìpi per il riequilibrio territoriale)*. — In vigore dal 15 settembre 2020 1. Il Ministro per il Sud e la coesione territoriale cura l'applicazione del principio di assegnazione differenziale di risorse aggiuntive a favore degli interventi nei territori delle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna, come definito dalla legge nazionale per il Fondo per lo sviluppo e la coesione e dagli accordi con l'Unione europea per i Fondi strutturali e di investimento europei (SIE).

2. Al fine di ridurre i divari territoriali, il riparto delle risorse dei programmi di spesa in conto capitale finalizzati alla crescita o al sostegno degli investimenti da assegnare sull'intero territorio nazionale, che non abbia criteri o indicatori di attribuzione già individuati alla data di entrata in vigore della presente disposizione, deve essere disposto anche in conformità all'obiettivo di destinare agli interventi nel territorio delle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo di stanziamenti ordinari in conto capitale almeno proporzionale alla popolazione residente.

2-*bis*. Entro il 30 giugno di ogni anno le amministrazioni centrali trasmettono al Ministro per il Sud e la coesione territoriale e al Ministro dell'economia e delle finanze, con apposita comunicazione, l'elenco dei programmi di spesa ordinaria in conto capitale di cui al comma 2. La comunicazione di cui al periodo precedente, entro trenta giorni dalla ricezione, è trasmessa dal Ministro per il Sud e la coesione territoriale all'autorità politica delegata per il coordinamento della politica economica e la programmazione degli investimenti pubblici di interesse nazionale. Entro il 30 aprile 2020 con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con l'autorità politica delegata per il coordinamento della politica economica e la programmazione degli investimenti pubblici di interesse nazionale, sono stabilite le modalità per verificare che il riparto delle risorse dei programmi di spesa in conto capitale finalizzati alla crescita o al sostegno degli investimenti da assegnare sull'intero territorio nazionale, che non abbia criteri o indicatori di attribuzione già individuati, sia effettuato in conformità alle disposizioni di cui al comma 2, nonché per monitorare l'andamento della spesa erogata.

2-*ter*. I contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANAS Spa e i contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa sono predisposti in conformità all'obiettivo di cui al comma 2 del presente articolo.

3. Il Ministro per il Sud e la coesione territoriale presenta annualmente alle Camere una relazione sull'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, con l'indicazione delle idonee misure correttive eventualmente necessarie.

4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono alle relative attività nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.».

— Si riportano gli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 5 *(Principi comuni in materia di esclusione per concessioni, appalti pubblici e accordi tra enti e amministrazioni aggiudicatrici nell'ambito del settore pubblico)*. — In vigore dal 20 maggio 2017 1. Una concessione o un appalto pubblico, nei settori ordinari o speciali, aggiudicati da un'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore a una persona giuridica di diritto pubblico o di diritto privato, non rientra nell'ambito di applicazione del presente codice quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore esercita sulla persona giuridica di cui trattasi un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi;

b) oltre l'80 per cento delle attività della persona giuridica controllata è effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'amministrazione aggiudicatrice controllante o da altre persone giuridiche controllate dall'amministrazione aggiudicatrice o da un ente aggiudicatore di cui trattasi;

c) nella persona giuridica controllata non vi è alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati le quali non comportano controllo o potere di veto previste dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

2. Un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore esercita su una persona giuridica un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi ai sensi del comma 1, lettera *a)*, qualora essa eserciti un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata. Tale controllo può anche essere esercitato da una persona giuridica diversa, a sua volta controllata allo stesso modo dall'amministrazione aggiudicatrice o dall'ente aggiudicatore.

3. Il presente codice non si applica anche quando una persona giuridica controllata che è un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore, aggiudica un appalto o una concessione alla propria amministrazione aggiudicatrice o all'ente aggiudicatore controllante o ad un altro soggetto giuridico controllato dalla stessa amministrazione aggiudicatrice o ente aggiudicatore, a condizione che nella persona giuridica alla quale viene aggiudicato l'appalto pubblico non vi sia alcuna partecipazione diretta di capitali privati, ad eccezione di forme di partecipazione di capitali privati che non comportano controllo o potere di veto prescritte dalla legislazione nazionale, in conformità dei trattati, che non esercitano un'influenza determinante sulla persona giuridica controllata.

4. Un'amministrazione aggiudicatrice o un ente aggiudicatore può aggiudicare un appalto pubblico o una concessione senza applicare il presente codice qualora ricorrano le condizioni di cui al comma 1, anche in caso di controllo congiunto.

5. Le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano su una persona giuridica un controllo congiunto quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti;

b) tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;

c) la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti.

6. Un accordo concluso esclusivamente tra due o più amministrazioni aggiudicatrici non rientra nell'ambito di applicazione del presente codice, quando sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) l'accordo stabilisce o realizza una cooperazione tra le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti, finalizzata a garantire che i servizi pubblici che essi sono tenuti a svolgere siano prestati nell'ottica di conseguire gli obiettivi che essi hanno in comune;

b) l'attuazione di tale cooperazione è retta esclusivamente da considerazioni inerenti all'interesse pubblico;

c) le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti svolgono sul mercato aperto meno del 20 per cento delle attività interessate dalla cooperazione.

7. Per determinare la percentuale delle attività di cui al comma 1, lettera *b)*, e al comma 6, lettera *c)*, si prende in considerazione il fatturato totale medio, o una idonea misura alternativa basata sull'attività, quale i costi sostenuti dalla persona giuridica o amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore nei settori dei servizi, delle forniture e dei lavori per i tre anni precedenti l'aggiudicazione dell'appalto o della concessione.

8. Se, a causa della data di costituzione o di inizio dell'attività della persona giuridica o amministrazione aggiudicatrice o ente aggiudicatore, ovvero a causa della riorganizzazione delle sue attività, il fatturato o la misura alternativa basata sull'attività, quali i costi, non è disponibile per i tre anni precedenti o non è più pertinente, è sufficiente dimostrare, segnatamente in base a proiezioni dell'attività, che la misura dell'attività è credibile.

9. Nei casi in cui le norme vigenti consentono la costituzione di società miste per la realizzazione e gestione di un'opera pubblica o per l'organizzazione e la gestione di un servizio di interesse generale, la scelta del socio privato avviene con procedure di evidenza pubblica.»

«Art. 192 *(Regime speciale degli affidamenti in house)*. — In vigore dal 20 maggio 2017 1. È istituito presso l'ANAC, anche al fine di garantire adeguati livelli di pubblicità e trasparenza nei contratti pubblici, l'elenco delle amministrazioni aggiudicatrici e degli enti aggiudicatori che operano mediante affidamenti diretti nei confronti di proprie società in house di cui all'articolo 5. L'iscrizione nell'elenco avviene a domanda, dopo che sia stata riscontrata l'esistenza dei requisiti, secondo le modalità e i criteri che l'Autorità definisce con proprio atto. L'Autorità per la raccolta delle informazioni e la verifica dei predetti requisiti opera mediante procedure informatiche, anche attraverso il collegamento, sulla base di apposite convenzioni, con i relativi sistemi in uso presso altre Amministrazioni pubbliche ed altri soggetti operanti nel settore dei contratti pubblici. La domanda di iscrizione consente alle amministrazioni aggiudicatrici e agli enti aggiudicatori sotto la propria responsabilità, di effettuare affidamenti diretti dei contratti all'ente strumentale. Resta fermo l'obbligo di pubblicazione degli atti connessi all'affidamento diretto medesimo secondo quanto previsto al comma 3.

2. Ai fini dell'affidamento in house di un contratto avente ad oggetto servizi disponibili sul mercato in regime di concorrenza, le stazioni appaltanti effettuano preventivamente la valutazione sulla congruità economica dell'offerta dei soggetti in house, avuto riguardo all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto nella motivazione del provvedimento di affidamento delle ragioni del mancato ricorso al mercato, nonché dei benefici per la collettività della forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio, nonché di ottimale impiego delle risorse pubbliche.

3. Sul profilo del committente nella sezione Amministrazione trasparente sono pubblicati e aggiornati, in conformità, alle, disposizioni di cui al decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, in formato opendata, tutti gli atti connessi all'affidamento degli appalti pubblici e dei contratti di concessione tra enti nell'ambito del settore pubblico, ove non secretati ai sensi dell'articolo 162.».

— Si riporta l'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali):

«Art. 3 *(Intese)*. — 1. Le disposizioni del presente articolo si applicano a tutti i procedimenti in cui la legislazione vigente prevede un'intesa nella Conferenza Stato-regioni.

2. Le intese si perfezionano con l'espressione dell'assenso del Governo e dei presidenti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

3. Quando un'intesa espressamente prevista dalla legge non è raggiunta entro trenta giorni dalla prima seduta della Conferenza Stato-regioni in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, il Consiglio dei Ministri provvede con deliberazione motivata.

4. In caso di motivata urgenza il Consiglio dei Ministri può provvedere senza l'osservanza delle disposizioni del presente articolo. I provvedimenti adottati sono sottoposti all'esame della Conferenza Stato-regioni nei successivi quindici giorni. Il Consiglio dei Ministri è tenuto ad esaminare le osservazioni della Conferenza Stato-regioni ai fini di eventuali deliberazioni successive.».

— Si riporta l'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3 (Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione):

«Art. 11 *(Codice unico di progetto degli investimenti pubblici)*. — (*Omissis*)

2-*bis*. Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.

(*Omissis*)».

— Si riporta l'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)):

«Art. 1. — (*Omissis*)

In vigore dal 27 giugno 2015200. Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione, con la dotazione di 27 milioni di euro per l'anno 2015 e di 25 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2016. Il Fondo è ripartito annualmente con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.

(*Omissis*).».

Art. 16.

Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari

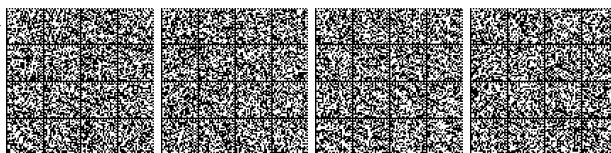
1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, all'ultimo periodo, le parole «per non oltre un triennio dalla prima nomina» sono sostituite dalle seguenti: «non oltre la data del 31 dicembre 2024».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

a) quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. *Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;*

b) quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

*2-*bis. *All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-*bis*»;*

b) *il comma 1*-bis *è sostituito dal seguente:*

«1-bis. *Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata da un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali».*

3. All'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il comma 8 è abrogato.

3-bis. *Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo, l'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, è nominato commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Fermo restando quanto previsto dai commi 2, 3, 3*-bis *e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma 2*-bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.*

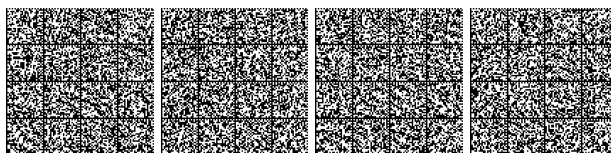
3-ter. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma 3*-bis *eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma 3*-bis *si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.*

3-quater. *Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma 3*-bis *si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma 12*-ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.*

3-quinquies. *Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma 3*-bis *del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma 3*-bis *entro il 30 giugno 2022.*

3-sexies. *Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona-San Giuseppe di Cairo per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo 94*-bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo 94*-bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie ed ascensori in servizio pubblico ed autolinee non di competenza delle regioni.*

3-septies. *All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile»;*

b) *al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della società che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50»;*

c) *dopo il comma 11 è inserito il seguente:*

*«11-*bis. *Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108».*

*3-*octies. *All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 7, le parole: «definitivo e del progetto esecutivo» sono sostituite dalle seguenti: «da porre a base della procedura di affidamento» e le parole: «definitivo ovvero del progetto esecutivo» sono sostituite dalle seguenti: «posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali»;*

b) *dopo il comma 7 è inserito il seguente:*

*«7-*bis. *Le previsioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo».*

*3-*novies. *Al comma 3 dell'articolo 1-*septies *del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: «e contabilizzate dal direttore dei lavori» sono inserite le seguenti: «, ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure,».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze), convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, come modificato dalla presente legge:

«Art. 1 *(Commissario straordinario per la ricostruzione)*. — In vigore dal 11 settembre 2021 1. In conseguenza del crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, nel Comune di Genova, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, di seguito «evento», al fine di garantire, in via d'urgenza, le attività per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, nonché per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sentito il Presidente della Regione Liguria, è nominato un Commissario straordinario per la ricostruzione, di seguito nel presente capo: «Commissario straordinario». La durata dell'incarico del Commissario straordinario è di dodici mesi e può essere prorogata o rinnovata *non oltre la data del 31 dicembre 2024*.

(*Omissis*).».

Si riporta l'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 34-*ter (Accertamento e riaccertamento annuale dei residui passivi)*. — In vigore dal 21 aprile 2018 (*Omissis*)

5. In esito al riaccertamento di cui al comma 4, in apposito allegato al Rendiconto generale dello Stato è quantificato per ciascun Ministero l'ammontare dei residui passivi perenti eliminati. Annualmente, successivamente al giudizio di parifica della Corte dei conti, con la legge di bilancio, le somme corrispondenti agli importi di cui al periodo precedente possono essere reiscritte, del tutto o in parte, in bilancio su base pluriennale, in coerenza con gli obiettivi programmati di finanza pubblica, su appositi Fondi da istituire con la medesima legge, negli stati di previsione delle amministrazioni interessate.».

— Si riporta l'articolo 7, commi 1 e 1-*bis*, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze), convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, come modificato dalla presente legge:

«Art. 7 *(Zona logistica semplificata - Porto e Retroporto di Genova e relativo sistema di navettamento)*. — In vigore dal 20 novembre 2018 1. Ai fini del superamento dell'emergenza conseguente all'evento e per favorire la ripresa delle attività economiche colpite, direttamente o indirettamente, dall'evento, è istituita, ai sensi dell'articolo 1, comma 62, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, la «Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova» comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure*, nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma 1-bis*.

*1-*bis. *Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dalla presente legge:

«Art. 10 *(Criteri e modalità generali per la concessione dei contributi per la ricostruzione privata)*. — In vigore dal 11 settembre 2021 1. Per gli interventi di ricostruzione o di recupero degli immobili privati situati nei territori dei comuni di cui all'allegato 1, distrutti o danneggiati dagli eventi, da attuarsi nel rispetto dei limiti, dei parametri, delle soglie e delle modalità stabiliti con atti adottati dal Commissario ai sensi dell'articolo 7, comma 2, possono essere concessi, nel limite delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, di cui all'articolo 8, dei contributi per le seguenti tipologie di immobili:

a) per gli immobili distrutti, un contributo fino al 100 per cento del costo delle strutture, degli elementi architettonici esterni, comprese le finiture interne ed esterne e gli impianti, e delle parti comuni dell'intero edificio per la ricostruzione da realizzare nell'ambito dello stesso insediamento, nel rispetto delle vigenti norme tecniche che prevedono l'adeguamento sismico e nel limite delle superfici preesistenti, aumentabili esclusivamente ai fini dell'adeguamento igienico-sanitario, antincendio ed energetico, nonché dell'eliminazione delle barriere architettoniche;

b) per gli immobili gravemente danneggiati, con livelli di danneggiamento e vulnerabilità superiori alla soglia appositamente stabilita, un contributo fino al 100 per cento del costo degli interventi sulle strutture, con miglioramento sismico o demolizione e ricostruzione, compresi l'adeguamento igienico-sanitario, energetico ed antincendio, nonché l'eliminazione delle barriere architettoniche, e del ripristino degli elementi architettonici esterni, comprese le rifiniture interne ed esterne, e delle parti comuni dell'intero edificio;

c) per gli immobili con livelli di danneggiamento e vulnerabilità inferiori alla soglia appositamente stabilita, un contributo fino al 100 per cento del costo della riparazione con rafforzamento locale o

del ripristino con miglioramento sismico delle strutture e degli elementi architettonici esterni, comprese le rifiniture interne ed esterne, e delle parti comuni dell'intero edificio.

2. I contributi di cui al comma 1 possono essere concessi, a domanda del soggetto interessato, a favore:

a) dei proprietari ovvero degli usufruttuari o dei titolari di diritti reali di godimento che si sostituiscano ai proprietari delle unità immobiliari danneggiate o distrutte dal sisma e classificate con esito B, C o E ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, pubblicato nel supplemento ordinario n. 123 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 113 del 17 maggio 2011, che alla data degli eventi, con riferimento ai comuni di cui all'allegato 1, risultavano adibite ad abitazione principale ai sensi dell'articolo 13, comma 2, terzo, quarto e quinto periodo, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

b) dei proprietari ovvero degli usufruttuari o dei titolari di diritti reali di godimento che si sostituiscano ai proprietari delle unità immobiliari danneggiate o distrutte dal sisma e classificate con esito B, C o E ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, che, alla data degli eventi, con riferimento ai comuni di cui all'allegato 1, risultavano concesse in locazione sulla base di un contratto regolarmente registrato ai sensi del testo unico delle disposizioni concernenti l'imposta di registro di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131, ovvero concesse in comodato o assegnate a soci di cooperative a proprietà indivisa, e adibite a residenza anagrafica del conduttore, del comodatario o dell'assegnatario;

c) dei proprietari ovvero degli usufruttuari o dei titolari di diritti reali di godimento o dei familiari che si sostituiscano ai proprietari delle unità immobiliari danneggiate o distrutte dal sisma e classificate con esito B, C o E ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, diverse da quelle di cui alle lettere *a)* e *b)*;

d) dei proprietari ovvero degli usufruttuari o dei titolari di diritti reali di godimento che si sostituiscano ai proprietari, e per essi al soggetto mandatario dagli stessi incaricato, delle strutture e delle parti comuni degli edifici danneggiati o distrutti dal sisma e classificati con esito B, C o E, ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, nei quali, alla data degli eventi, con riferimento ai comuni di cui all'allegato 1 era presente un'unità immobiliare di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)*;

e) dei titolari di attività produttive o commerciali ovvero di chi per legge o per contratto o sulla base di altro titolo giuridico valido alla data della domanda sia tenuto a sostenere le spese per la riparazione o ricostruzione delle unità immobiliari, degli impianti e beni mobili strumentali all'attività danneggiati dal sisma, e che alla data degli relativi eventi sismici, con riferimento ai comuni di cui all'allegato 1, risultavano adibite all'esercizio dell'attività produttiva o ad essa strumentali.

2-*bis*. Rientrano tra le spese ammissibili a finanziamento le spese relative alla ricostruzione o alla realizzazione di muri di sostegno e di contenimento per immobili privati e per strutture agricole e produttive.

3. Nessun contributo può essere concesso per gli immobili danneggiati oggetto di ordine di demolizione o ripristino impartito dal giudice penale o dall'autorità amministrativa ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 181 del codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e dall'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, se non previa revoca dello stesso da parte del giudice competente dell'esecuzione penale o dell'autorità amministrativa competente.

4. Il contributo concesso è al netto di altri contributi pubblici percepiti dall'interessato per le medesime finalità di quelli di cui al presente Capo.

5. Rientrano tra le spese ammissibili a finanziamento le spese relative alle prestazioni tecniche e amministrative, nei limiti di quanto determinato all'articolo 17, comma 3.

6. Le spese sostenute per tributi o canoni di qualsiasi tipo, dovuti per l'occupazione di suolo pubblico determinata dagli interventi di ricostruzione, sono inserite nel quadro economico relativo alla richiesta di contributo.

7. Le domande di concessione dei contributi contengono la dichiarazione, ai sensi degli articoli 46 e 47 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, in ordine al possesso dei requisiti necessari per la concessione dei contributi di cui al comma 1 e all'eventuale spettanza di ulteriori contributi pubblici o di indennizzi assicurativi per la copertura dei medesimi danni.

8. (*Abrogato*).

9. In deroga agli articoli 1120, 1121 e 1136, quarto e quinto comma, del codice civile, gli interventi di recupero relativi ad un unico immobile composto da più unità immobiliari possono essere disposti dalla maggioranza dei condomini che comunque rappresenti almeno la metà del valore dell'edificio e gli interventi ivi previsti devono essere approvati con un numero di voti che rappresenti la maggioranza degli intervenuti e almeno un terzo del valore dell'edificio.

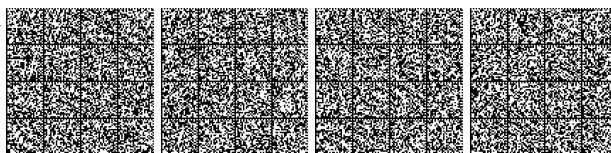
10. Ferma restando l'esigenza di assicurare il controllo, l'economicità e la trasparenza nell'utilizzo delle risorse pubbliche, i contratti stipulati dai privati beneficiari di contributi per l'esecuzione di lavori e per l'acquisizione di beni e servizi connessi agli interventi di cui al presente articolo non sono ricompresi tra quelli previsti dall'articolo 1, comma 2, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

11. La selezione dell'impresa esecutrice da parte del beneficiario dei contributi è compiuta tra le imprese che risultano iscritte nell'Anagrafe di cui all'articolo 16.».

— Si riporta l'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16 (Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie), convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31:

«Art. 3 *(«Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.»)*. — In vigore dal 8 agosto 2021 1. È autorizzata la costituzione della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.», con sede in Roma, il cui oggetto sociale è lo svolgimento delle attività indicate al comma 2. La Società è partecipata dai Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti nella misura del 35 per cento ciascuno, dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto nella misura del 10 per cento ciascuna, dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nella misura del 5 per cento ciascuna. La Società è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, d'intesa con le Regioni Lombardia e Veneto e le Province autonome di Trento e di Bolzano, esercita il controllo analogo congiunto, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. La Società è iscritta di diritto nell'elenco di cui all'articolo 192, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'atto costitutivo e lo statuto sono predisposti nel rispetto della normativa in materia di società per azioni e del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante testo unico in materia di società a partecipazione pubblica.

2. Lo scopo statutario la progettazione nonché la realizzazione, quale centrale di committenza e stazione appaltante, anche stipulando convenzioni con altre amministrazioni aggiudicatrici, delle opere individuate con decreto adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 20, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022, nonché delle opere, anche connesse e di contesto, relative agli impianti sportivi olimpici, finanziate interamente sulla base di un piano degli interventi predisposto dalla società, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con le regioni interessate, e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o dell'autorità di Governo competente in materia di sport adottato entro il 31 ottobre 2021. A tale fine, la Società opera in coerenza con le indicazioni del Comitato Organizzatore e con quanto previsto dal decreto di cui al primo periodo, relativamente alla predisposizione del piano degli interventi, al rispetto del cronoprogramma, alla localizzazione e alle caratteristiche tecnico-funzionali e sociali delle opere, all'ordine di priorità e ai tempi di ultimazione delle stesse, nonché alla quantificazione dell'onere economico di ciascuna opera e alla relativa copertura finanziaria. Al medesimo fine e ove ne ricorrano le condizioni, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, può nominare uno o più commissari straordinari dotati dei poteri e delle funzioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Con il medesimo decreto sono stabiliti i compensi dei Commissari in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare o completare.

2-*bis*. Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione delle opere di cui al comma 2, all'organo di amministrazione della Società, di cui al comma 5 del presente articolo, sono attribuiti i poteri e le facoltà previsti dall'articolo 61, commi 4, 5, 7 e 8, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.

2-*ter*. Per la realizzazione degli interventi ricompresi nei piani approvati ai sensi del presente articolo, che incidono sulle zone di protezione speciale e sui siti di importanza comunitaria, si applicano i criteri e la disciplina previsti dalla direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992.

3. La Società ha durata fino al 31 dicembre 2026. I rapporti attivi e passivi in essere alla data del 31 dicembre 2026 sono disciplinati secondo le disposizioni del codice civile.

4. Il capitale sociale è fissato in 1 milione di euro. Ai conferimenti dei Ministeri si provvede, nell'anno 2020, quanto alla quota del Ministero dell'economia e delle finanze, pari ad euro 350.000,00, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2020-2022, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero, e, quanto alla quota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pari ad euro 350.000,00, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa recata dall'articolo 145, comma 33, della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. L'organo di amministrazione della Società è composto da cinque membri, dei quali tre nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con l'Autorità di Governo competente in materia di sport, di cui uno con funzioni di Presidente e uno con funzioni di amministratore delegato, e due nominati congiuntamente dalle Regioni Lombardia e Veneto e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano. Alle riunioni dell'organo di amministrazione, può partecipare, senza diritto di voto, l'amministratore delegato della Fondazione di cui all'articolo 2.

6. Il collegio sindacale della Società si compone di cinque membri, dei quali tre nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con l'Autorità di Governo competente in materia di sport, di cui uno con funzioni di Presidente, e due nominati congiuntamente dalle Regioni Lombardia e Veneto e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano.

7. I componenti dell'organo di amministrazione e del collegio sindacale possono essere revocati soltanto dai soggetti che li hanno nominati.

8. La Società cura il monitoraggio costante dello stato di avanzamento delle attività di cui al comma 2, informandone periodicamente il Comitato Organizzatore.

9. Per le sue esigenze, la Società stipula contratti di lavoro autonomo e di lavoro subordinato. Alle assunzioni a tempo determinato negli anni 2020 e 2021 si applica l'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2018, n. 96. Si applicano, in ogni caso, le disposizioni di cui all'articolo 23-*bis* del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

10. Alla Società si applicano le disposizioni del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 e del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, ad eccezione dell'articolo 9, comma 1.

11. Per lo svolgimento delle sue funzioni, sono attribuite alla Società le somme previste alla voce «oneri di investimento» compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere di cui al comma 2. Tale ammontare è commisurato sino al limite massimo del 3 per cento dell'importo complessivo lordo dei lavori e delle forniture ed è desunto dal Quadro Economico effettivo inserito nel sistema di monitoraggio di cui al comma 12.

12. Il monitoraggio degli interventi di cui al presente articolo è realizzato ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 e le opere sono classificate come «Olimpiadi Milano Cortina 2026».

12-*bis*. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 18, primo periodo, la parola: "riservato" è sostituita dalla seguente: "autorizzato" e le parole: "a valere sulle" sono sostituite dalle seguenti: "con corrispondente riduzione delle";

b) al comma 20:

1) al primo periodo, dopo le parole: "di Trento e di Bolzano" sono inserite le seguenti: ", che è resa sentiti gli enti locali territorialmente interessati";

2) dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente: "I decreti di cui al primo periodo sono trasmessi alle Camere per essere deferiti alle Commissioni parlamentari competenti per materia.

12-*ter*. Alle controversie relative all'approvazione dei piani approvati ai sensi del presente articolo, alle procedure di espropriazione, con esclusione di quelle relative alla determinazione delle indennità espropriative, e alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi individuati negli stessi piani, si applica l'articolo 125 del codice del processo amministrativo, di cui all' allegato 1 al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104, in ogni caso senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.».

— Si riporta l'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55:

«Art. 4 *(Commissari straordinari, interventi sostitutivi e responsabilità erariali)*. — In vigore dal 19 settembre 2021 1. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 31 dicembre 2020, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio - economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di uno o più Commissari straordinari che è disposta con i medesimi decreti. Il parere delle Commissioni parlamentari viene reso entro venti giorni dalla richiesta; decorso inutilmente tale termine si prescinde dall'acquisizione del parere. Con uno o più decreti successivi, da adottare con le modalità di cui al primo periodo entro il 31 dicembre 2021, il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare, sulla base dei medesimi criteri di cui al primo periodo, ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari. In relazione agli interventi infrastrutturali di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti di cui al presente comma sono adottati, ai soli fini dell'individuazione di tali interventi, previa intesa con il Presidente della Regione interessata. Gli interventi di cui al presente articolo sono identificati con i corrispondenti codici unici di progetto (CUP) relativi all'opera principale e agli interventi ad essa collegati. Il Commissario straordinario nominato, prima dell'avvio degli interventi, convoca le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale.

2. Per le finalità di cui al comma 1, ed allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione dei lavori, i Commissari straordinari, individuabili anche nell'ambito delle società a controllo pubblico, cui spetta l'assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione dei lavori, anche sospesi, provvedono all'eventuale rielaborazione e approvazione dei progetti non ancora appaltati, operando in raccordo con i Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, anche mediante specifici protocolli operativi per l'applicazione delle migliori pratiche. L'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, per i quali il termine di adozione dell'autorizzazione, parere, visto e nulla osta è fissato nella misura massima di sessanta giorni dalla data di ricezione della richiesta, decorso il quale, ove l'autorità competente non si sia pronunciata, detti atti si intendono rilasciati. L'autorità competente può altresì chiedere chiarimenti o elementi integrativi di giudizio; in tal caso il termine di cui al precedente periodo è sospeso fino al ricevimento della documentazione richiesta e, a partire dall'acquisizione della medesima documentazione, per un periodo massimo di trenta giorni, decorso il quale i chiarimenti o gli elementi integrativi si intendono comunque acquisiti con esito positivo. Ove sorga l'esigenza di procedere ad accertamenti di natura tecnica, l'autorità competente ne dà preventiva comunicazione al Commissario straordinario e il termine di sessanta giorni di cui al presente comma è sospeso, fino all'acquisizione delle risultanze degli accertamenti e, comunque, per un periodo massimo di trenta giorni, decorsi i quali si procede comunque all' *iter* autorizzativo. I termini di cui ai periodi precedenti si applicano altresì per le procedure autorizzative per l'impiantistica connessa alla gestione aerobica della frazione organica dei rifiuti solidi urbani (FORSU) e dei rifiuti organici

in generale della regione Lazio e di Roma Capitale, fermi restando i principi di cui alla parte prima del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e nel rispetto delle disposizioni contenute nella parte seconda del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. Per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari possono essere abilitati ad assumere direttamente le funzioni di stazione appaltante e operano in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, e dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, e delle disposizioni in materia di subappalto. Per l'esercizio delle funzioni di cui al primo periodo, il Commissario straordinario provvede anche a mezzo di ordinanze. Per le occupazioni di urgenza e per le espropriazioni delle aree occorrenti per l'esecuzione degli interventi, i Commissari straordinari, con proprio decreto, provvedono alla redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso dei suoli anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o degli enti territoriali interessati, prescindendo da ogni altro adempimento.

3-*bis*. È autorizzata l'apertura di apposite contabilità speciali intestate ai Commissari straordinari, nominati ai sensi del presente articolo, per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante. Il Commissario predispone e aggiorna, mediante apposito sistema reso disponibile dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, il cronoprogramma dei pagamenti degli interventi in base al quale le amministrazioni competenti, ciascuna per la parte di propria competenza, assumono gli impegni pluriennali di spesa a valere sugli stanziamenti iscritti in bilancio riguardanti il trasferimento di risorse alle contabilità speciali. Conseguentemente, il Commissario, nei limiti delle risorse impegnate in bilancio, può avviare le procedure di affidamento dei contratti anche nelle more del trasferimento delle risorse sulla contabilità speciale. Gli impegni pluriennali possono essere annualmente rimodulati con la legge di bilancio in relazione agli aggiornamenti del cronoprogramma dei pagamenti nel rispetto dei saldi di finanza pubblica. Le risorse destinate alla realizzazione degli interventi sono trasferite, previa tempestiva richiesta del Commissario alle amministrazioni competenti, sulla contabilità speciale sulla base degli stati di avanzamento dell'intervento comunicati al Commissario. I provvedimenti di natura regolatoria, ad esclusione di quelli di natura gestionale, adottati dai Commissari straordinari sono sottoposti al controllo preventivo della Corte dei conti e pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana. Si applica l'articolo 3, comma 1-*bis*, della legge 14 gennaio 1994, n. 20. I termini di cui all'articolo 27, comma 1, della legge 24 novembre 2000, n. 340, sono dimezzati. In ogni caso, durante lo svolgimento della fase del controllo, l'organo emanante può, con motivazione espressa, dichiarare i predetti provvedimenti provvisoriamente efficaci, esecutori ed esecutivi, a norma degli articoli 21-*bis*, 21-*ter* e 21-*quater*, della legge 7 agosto 1990, n. 241. Il monitoraggio degli interventi effettuati dai Commissari straordinari avviene sulla base di quanto disposto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. I Commissari straordinari trasmettono al Comitato interministeriale per la programmazione economica, per il tramite del Ministero competente, i progetti approvati, il relativo quadro economico, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, rilevati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo n. 229 del 2011, segnalando altresì semestralmente eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, anche ai fini della valutazione di definanziamento degli interventi. Le modalità e le deroghe di cui al comma 2, ad eccezione di quanto ivi previsto per i procedimenti relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici, e di cui ai commi 3 e 3-*bis*, nonché la possibilità di avvalersi di assistenza tecnica nell'ambito del quadro economico dell'opera, si applicano anche agli interventi dei commissari di Governo per il contrasto del dissesto idrogeologico e dei Commissari per l'attuazione degli interventi idrici di cui all'articolo 1, comma 153, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e del Commissario unico nazionale per la depurazione di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 29 dicembre 2016 n. 243 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18 e all'articolo 5, comma 6, del decreto-legge 14 ottobre 2019 n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019 n. 141 e dei Commissari per la bonifica dei siti di interesse nazionale di cui all'articolo 252, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

5. Con i medesimi decreti di cui al comma 1 sono, altresì, stabiliti i termini e le attività connesse alla realizzazione dell'opera nonché una quota percentuale del quadro economico degli interventi da realizzare eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e al compenso per i Commissari straordinari. I compensi dei Commissari, ove previsti, sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione dell'opera, i Commissari possono avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, dell'Unità Tecnica-Amministrativa di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 2014, n. 6, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle Regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, i cui oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare o completare nell'ambito della percentuale di cui al primo periodo. I Commissari straordinari possono nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub commissario da determinarsi in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale di cui al primo periodo.

6. Al fine di fronteggiare la situazione di grave degrado in cui versa la rete viaria provinciale della Regione Siciliana, ancor più acuitasi in conseguenza dei recenti eventi meteorologici che hanno interessato vaste aree del territorio, ed allo scopo di programmare immediati interventi di riqualificazione, miglioramento e rifunzionalizzazione della stessa rete viaria provinciale al fine di conseguire idonei standard di sicurezza stradale e adeguata mobilità, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale Siciliana, da adottarsi entro il 28 febbraio 2020, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui i commi 2 e 3, è incaricato di realizzare la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione di interventi sulla rete viaria provinciale della Regione Siciliana, anche mediante apposite convenzioni da stipulare con le amministrazioni competenti. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o completare. Il Commissario straordinario per la realizzazione degli interventi può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, di ANAS S.p.a., delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato e degli enti pubblici dotati di specifica competenza tecnica nell'ambito delle aree di intervento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Gli oneri di cui alle predette convenzioni sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare. Il compenso del Commissario è stabilito in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Il commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

6-*bis*. Per la prosecuzione dei lavori di realizzazione del modulo sperimentale elettromeccanico per la tutela e la salvaguardia della Laguna di Venezia, noto come sistema MOSE, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione Veneto, sentiti i Ministri dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per i beni e le attività culturali e delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, la città metropolitana di Venezia e il comune di Venezia, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario incaricato di sovraintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti al completamento dell'opera. A tal fine il Commissario può assumere le funzioni di stazione appaltante e opera in raccordo con la struttura del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia. Per la celere esecuzione delle attività assegnate al Commissario straordinario, con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, l'eventuale supporto tecnico, il compenso del Commissario, il cui onere è posto a carico del quadro economico dell'opera. Il compenso del Commissario è fissato in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Il Commissario straordinario opera in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto dei princìpi generali posti dai Trattati

dell'Unione europea e dalle disposizioni delle direttive di settore, anche come recepiti dall'ordinamento interno. Il Commissario può avvalersi di strutture delle amministrazioni centrali o territoriali interessate nonché di società controllate dallo Stato o dalle regioni, nel limite delle risorse disponibili e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

6-*ter*. Al fine della più celere realizzazione degli interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia, le risorse assegnate dall'articolo 1, comma 852, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2018 e a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024, e destinate ai comuni della Laguna di Venezia, ripartite dal Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798, sono ripartite, per le annualità 2018 e 2019, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti gli enti attuatori. Al fine della più celere realizzazione degli interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia nell'intero territorio comunale, per gli anni dal 2020 al 2024, le risorse di cui al primo periodo sono ripartite, per ciascun anno, nel modo seguente: euro 28.225.000 al comune di Venezia, euro 5.666.666,66 al comune di Chioggia, euro 1.775.000 al comune di Cavallino-Treporti, euro 1.166.666,67 a ciascuno dei comuni di Mira e Jesolo, nonché euro 500.000 a ciascuno dei comuni di Musile di Piave, Campagna Lupia, Codevigo e Quarto d'Altino.

6-*quater*. Al fine di assicurare la piena fruibilità degli spazi costruiti sull'infrastruttura del Ponte di Parma denominato "Nuovo Ponte Nord", la regione Emilia-Romagna, la provincia di Parma e il comune di Parma, verificata la presenza sul corso d'acqua principale su cui insiste la medesima infrastruttura di casse di espansione o di altre opere idrauliche a monte del manufatto idonee a garantire un franco di sicurezza adeguato rispetto al livello delle piene, possono adottare i necessari provvedimenti finalizzati a consentirne l'utilizzo permanente attraverso l'insediamento di attività di interesse collettivo sia a scala urbana che extraurbana, anche in deroga alla pianificazione vigente, nel rispetto della pianificazione di bacino e delle relative norme di attuazione. Tale utilizzo costituisce fattispecie unica e straordinaria. I costi per l'utilizzo di cui al presente comma gravano sull'ente incaricato della gestione e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-*quinquies*. Al fine di procedere celermente alla realizzazione delle opere di infrastrutturazione viaria nella regione Sardegna, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della regione Sardegna, da adottare entro il 30 giugno 2020, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui ai commi 2 e 3, è incaricato di sovraintendere alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi sulla rete viaria della regione Sardegna. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono stabiliti i termini, le modalità, i tempi, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera e il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o da completare. Il compenso del Commissario è stabilito in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Il Commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

6-*sexies*. Anche per le finalità di cui al comma 6-*quinquies* del presente articolo, il comma 4-*novies* dell'articolo 4 del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, è sostituito dal seguente:

"4-*novies*. A decorrere dal 1° gennaio 2020, nelle aree interessate da pericolosità o da rischio idraulico di grado elevato o molto elevato, come definite dalle norme tecniche di attuazione dei relativi Piani di bacino, non sono consentiti incrementi delle attuali quote di impermeabilizzazione del suolo. Sono comunque fatte salve le previsioni delle norme tecniche di attuazione dei piani di bacino relative agli interventi consentiti nelle aree di cui al periodo precedente".

7. Alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sono da intendersi conclusi i programmi infrastrutturali "6000 Campanili" e "Nuovi Progetti di Intervento", di cui al decreto-legge 21 giugno 2013 n. 69 convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, alla legge 27 dicembre 2013, n. 147, e al decreto-legge 12 settembre 2014 n. 133 convertito con modificazioni in legge 11 novembre 2014, n. 164. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento, si provvede alla ricognizione delle somme iscritte nel bilancio dello Stato, anche in conto residui, e non più dovute relative ai predetti programmi, con esclusione delle somme perenti. Le somme accertate a seguito della predetta ricognizione sono mantenute nel conto del bilancio per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato nell'anno 2019, qualora iscritte in bilancio nel conto dei residui passivi, e riassegnate ad apposito capitolo di spesa da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il finanziamento di un nuovo Programma di Interventi infrastrutturali per Piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti. Con il decreto di cui al precedente periodo sono individuate le modalità e i termini di accesso al finanziamento del programma di interventi infrastrutturali per Piccoli Comuni fino a 3.500 abitanti per lavori di immediata cantierabilità per la manutenzione di strade, illuminazione pubblica, strutture pubbliche comunali e per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

7-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli interventi per realizzare la Piattaforma unica nazionale (PUN) di cui all'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, e per gli investimenti del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, di cui all'articolo 17-*septies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, cosiddetto "PNire 3", a favore di progetti di realizzazione di reti di infrastrutture di ricarica dedicate ai veicoli alimentati ad energia elettrica, immediatamente realizzabili, valutati e selezionati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7-*ter*. All'onere derivante dal comma 7-*bis*, nel limite complessivo di euro 10 milioni per l'anno 2019, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1091, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

8. Al fine di garantire la realizzazione e il completamento delle opere di cui all'articolo 86 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'economia e delle finanze, provvede, con apposito decreto, anche sulla base della ricognizione delle pendenze di cui all'articolo 49, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, a individuare:

a) le amministrazioni competenti che subentrano nei rapporti attivi e passivi della cessata gestione commissariale, rispetto all'avvio ovvero al completamento degli interventi di cui all'articolo 86 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, con relativa indicazione delle modalità e delle tempistiche occorrenti per l'avvio o il completamento degli interventi stessi;

b) le amministrazioni competenti cui trasferire gli interventi completati da parte della gestione commissariale;

c) i centri di costo delle amministrazioni competenti cui trasferire le risorse presenti sulla contabilità speciale n. 3250, intestata al Commissario ad acta, provenienti dalla contabilità speciale n. 1728, di cui all'articolo 86, comma 3, della legge 27 dicembre 2002, n. 289.

9. Nell'ambito degli interventi di cui al comma 8, la Regione Campania provvede al completamento delle attività relative al "Collegamento A3 (Contursi) - SS 7var (Lioni) - A16 (Grottaminarda) - A14 (Termoli). Tratta campana Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda" subentrando nei rapporti attivi e passivi in essere. La Regione Campania è autorizzata alla liquidazione delle somme spettanti alle imprese esecutrici utilizzando risorse finanziarie nella propria disponibilità, comunque destinate al completamento del citato collegamento e provvede alle occorrenti attività di esproprio funzionali alla realizzazione dell'intervento. La Regione Campania può affidare eventuali contenziosi all'Avvocatura dello Stato, previa stipula di apposita convenzione, ai sensi dell'articolo 107, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede alla costituzione di apposito Comitato di vigilanza per l'attuazione degli interventi di completamento della strada a scorrimento veloce "Lioni-Grottaminarda", anche ai fini dell'individuazione dei lotti funzionali alla realizzazione dell'opera. La costituzione e il funzionamento del Comitato, composto da cinque componenti di qualificata professionalità ed esperienza cui non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spesa o altri emolumenti comunque denominati, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

11. Ai fini degli effetti finanziari delle disposizioni di cui ai commi 8 e 9, le risorse esistenti sulla contabilità speciale 3250, intestata al commissario ad acta, provenienti dalla contabilità speciale n. 1728, di cui all'articolo 86, comma 3 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, sono riassegnate, ove necessario, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, alle Amministrazioni titolari degli interventi.

12. Per l'esecuzione degli interventi di cui ai commi 8 e 9, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 74, comma 2, del testo unico delle leggi per gli interventi nei territori della Campania, Basilicata, Puglia e Calabria colpiti dagli eventi sismici del novembre 1980, del febbraio 1981 e del marzo 1982, di cui al decreto legislativo 30 marzo 1990, n. 76.

12-*bis*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, dopo il comma 148 è inserito il seguente:

" 148-*bis*. Le disposizioni dei commi da 140 a 148 si applicano anche ai contributi da attribuire per l'anno 2020 ai sensi dell'articolo 1, comma 853, della legge 27 dicembre 2017, n. 205. Per tali contributi sono conseguentemente disapplicate le disposizioni di cui ai commi da 854 a 861 dell'articolo 1 della citata legge n. 205 del 2017".

12-*ter*. All'articolo 1, comma 1, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: "La gravità della colpa e ogni conseguente responsabilità sono in ogni caso escluse per ogni profilo se il fatto dannoso trae origine da decreti che determinano la cessazione anticipata, per qualsiasi ragione, di rapporti di concessione autostradale, allorché detti decreti siano stati vistati e registrati dalla Corte dei conti in sede di controllo preventivo di legittimità svolto su richiesta dell'amministrazione procedente".

12-*quater*. All'articolo 16 della legge 27 febbraio 1967, n. 48, dopo il secondo comma è inserito il seguente:

"In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice presidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età".

12-*quinquies*. All'articolo 61 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 6, le parole: "31 dicembre 2019" sono sostituire dalle seguenti: "31 gennaio 2021";

b) al comma 9, le parole: "con la consegna delle opere previste nel piano di cui al comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "il 31 dicembre 2021".

12-*sexies*. Al primo periodo del comma 13 dell'articolo 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, dopo le parole: "Nodo stazione di Verona" sono aggiunte, in fine, le seguenti: "nonché delle iniziative relative all'interporto di Trento, all'interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona) ed al porto fluviale di Valdaro (Mantova)".

12-*septies*. Al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole", "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e "Potenziamento Genova-Campasso" sono unificati in un Progetto unico, il cui limite di spesa è definito in 6.853,23 milioni di euro ed è interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma RFI. Tale finalizzazione è recepita nell'aggiornamento del contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la RFI Spa per gli anni 2018-2019, che deve recare il quadro economico unitario del Progetto unico e il cronoprogramma degli interventi. Le risorse che si rendono disponibili sui singoli interventi del Progetto unico possono essere destinate agli altri interventi nell'ambito dello stesso Progetto unico. Le opere civili degli interventi "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e "Potenziamento Genova-Campasso" e la relativa impiantistica costituiscono lavori supplementari all'intervento "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" ai sensi dell'articolo 89 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014. È autorizzato l'avvio della realizzazione del sesto lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi", mediante utilizzo delle risorse già assegnate alla RFI per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti RFI, nel limite di 833 milioni di euro anche nell'ambito del riparto del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

12-*octies*. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale della Liguria, nomina, con proprio decreto e senza oneri per la finanza pubblica, il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, in deroga alla procedura vigente.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica):

«Art. 1 *(Princìpi di coordinamento e ambito di riferimento). —* In vigore dal 29 aprile 2012 (*Omissis*)

2. Ai fini della applicazione delle disposizioni in materia di finanza pubblica, per amministrazioni pubbliche si intendono, per l'anno 2011, gli enti e i soggetti indicati a fini statistici nell'elenco oggetto del comunicato dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) in data 24 luglio 2010, pubblicato in pari data nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 171, nonché a decorrere dall'anno 2012 gli enti e i soggetti indicati a fini statistici dal predetto Istituto nell'elenco oggetto del comunicato del medesimo Istituto in data 30 settembre 2011, pubblicato in pari data nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 228, e successivi aggiornamenti ai sensi del comma 3 del presente articolo, effettuati sulla base delle definizioni di cui agli specifici regolamenti dell'Unione europea, le Autorità indipendenti e, comunque, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria), convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111:

«Art. 15 *(Liquidazione degli enti dissestati e misure di razionalizzazione dell'attività dei commissari straordinari). —* In vigore dal 31 luglio 2021 (*Omissis*)

3. A decorrere dal 1° gennaio 2012, il compenso dei commissari o sub commissari di cui al comma 2 è composto da una parte fissa e da una parte variabile. La parte fissa non può superare 50 mila euro, annui; la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi ed al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, non può superare 50 mila euro annui. Con la medesima decorrenza si procede alla rideterminazione nei termini stabiliti dai periodi precedenti dei compensi previsti per gli incarichi di commissario e sub commissario conferiti prima di tale data. La violazione delle disposizioni del presente comma costituisce responsabilità per danno erariale.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3 (Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione):

«Art. 11 *(Codice unico di progetto degli investimenti pubblici).* — 1. A decorrere dal 1° gennaio 2003, per le finalità di cui all'articolo 1, commi 5 e 6, della legge 17 maggio 1999, n. 144, e in particolare per la funzionalità della rete di monitoraggio degli investimenti pubblici, ogni nuovo progetto di investimento pubblico, nonché ogni progetto in corso di attuazione alla predetta data, è dotato di un «Codice unico di progetto», che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatori richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE.

2. Entro il 30 settembre 2002, il CIPE, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, disciplina le modalità e le procedure necessarie per l'attuazione del comma 1.

2-*bis*. Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso.

2-*ter*. Le Amministrazioni che emanano atti amministrativi che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico associano negli atti stessi il Codice unico di progetto dei progetti autorizzati al programma di spesa con l'indicazione dei finanziamenti concessi a valere su dette misure, della data di efficacia di detti finanziamenti e del valore complessivo dei singoli investimenti. A tal fine il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, il Dipartimento della Ragio-

neria Generale dello Stato e il Dipartimento per le Politiche di Coesione concordano modalità per fornire il necessario supporto tecnico per lo svolgimento dell'attività di cui al periodo precedente al fine di garantire la corretta programmazione e il monitoraggio della spesa di ciascun programma e dei relativi progetti finanziati.

2-*quater*. I soggetti titolari di progetti d'investimento pubblico danno notizia, con periodicità annuale, in apposita sezione dei propri siti web istituzionali, dell'elenco dei progetti finanziati, indicandone il CUP, l'importo totale del finanziamento, le fonti finanziarie, la data di avvio del progetto e lo stato di attuazione finanziario e procedurale.

2-*quinquies*. Entro il 30 giugno di ogni anno, l'Autorità politica delegata agli investimenti pubblici ove nominata, con il supporto del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, presenta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica un'informativa sullo stato di attuazione della programmazione degli investimenti pubblici, in base agli esiti dell'applicazione del presente articolo. Entro il medesimo termine, il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale, con il supporto del Dipartimento per le Politiche di Coesione, presenta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica un'informativa sullo stato di attuazione della programmazione degli investimenti pubblici finanziati con le risorse nazionali e comunitarie per lo sviluppo e la coesione. A tal fine il Dipartimento della Ragioneria dello Stato mette a disposizione del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e del Dipartimento per le Politiche di Coesione, in cooperazione applicativa, i corrispondenti dati rilevati dalle Amministrazioni pubbliche nella banca dati delle Amministrazioni pubbliche di cui alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, con le riconciliazioni, ove presenti, con i dati di pagamento del Sistema SIOPE PLUS, di cui all'articolo 14 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e dal sistema della fatturazione elettronica, di cui alla legge 24 dicembre 2007, n. 244.

2-*sexies*. All'attuazione del presente articolo le Amministrazioni provvedono nei limiti delle risorse umane finanziarie e strumentali disponibili allo scopo a legislazione vigente.».

— Si riporta l'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023):

«Art. 1. — (*Omissis*)

In vigore dal 1 gennaio 2021 773. Al fine di accelerare e di garantire sotto il profilo ambientale, economico e sociale la realizzazione delle opere connesse agli impianti sportivi delle Olimpiadi invernali 2026 nei territori della regione Lombardia, della regione Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano e di incrementare l'attrattività turistica dei citati territori, è autorizzata, con riferimento a tutte le aree olimpiche, la spesa di 45 milioni di euro per l'anno 2021 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 94-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27:

«Art. 94-*bis (Disposizioni urgenti per il territorio di Savona a seguito degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019).* — In vigore dal 25 luglio 2021 1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19 e di consentire la ripresa economica dell'area della Provincia di Savona, la Regione Liguria, nel limite delle risorse disponibili destinate alla medesima regione ai sensi dell'articolo 44, comma 11-*bis*, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, può erogare negli anni 2020 e 2021, nel limite di spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, un'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, per la durata massima di dodici mesi, in favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare attività lavorativa in tutto o in parte a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario di Savona in concessione alla società Funivie S.p.a. in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019. La misura di cui al primo periodo è residuale rispetto ai trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16 (Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026 e delle finali ATP Torino 2021 - 2025, nonché in materia di divieto di attività parassitarie), convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, come modificato dalla presente legge:

«Art. 3 *(Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.).* — In vigore dal 8 agosto 2021 1. È autorizzata la costituzione della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.», con sede in Roma, il cui oggetto sociale è lo svolgimento delle attività indicate al comma 2. La Società è partecipata dai Ministeri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti nella misura del 35 per cento ciascuno, dalla Regione Lombardia e dalla Regione Veneto nella misura del 10 per cento ciascuna, dalle Province autonome di Trento e di Bolzano nella misura del 5 per cento ciascuna. La Società è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, d'intesa con le Regioni Lombardia e Veneto e le Province autonome di Trento e di Bolzano, esercita il controllo analogo congiunto, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. La Società è iscritta di diritto nell'elenco di cui all'articolo 192, comma 1, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'atto costitutivo e lo statuto sono predisposti nel rispetto della normativa in materia di società per azioni e del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante testo unico in materia di società a partecipazione pubblica.

(*Omissis*)

11. Per lo svolgimento delle sue funzioni, sono attribuite alla Società le somme previste alla voce «oneri di investimento» compresa nel quadro economico di ciascun progetto delle opere di cui al comma 2. Tale ammontare è commisurato sino al limite massimo del 3 per cento dell'importo complessivo lordo dei lavori e delle forniture ed è desunto dal Quadro Economico effettivo inserito nel sistema di monitoraggio di cui al comma 12. *Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.*

11-bis. *Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.*

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 44, commi 7 e 7-*bis*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, come modificato dalla presente legge:

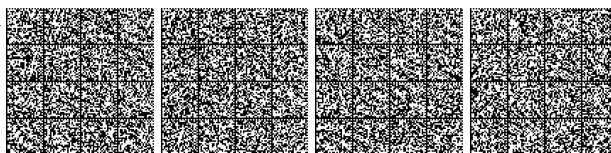
«Art. 44 *(Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto).* — In vigore dal 31 luglio 2021 (*Omissis*)

7. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto *da porre a base della procedura di affidamento* condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di VIA, nonché di quelle impartite ai sensi del comma 6 ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto *posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali*.

7-bis. *Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo*.

(*Omissis*).».

— Si riporta l'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali), convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, come modificato dalla presente legge:

«Art. 1-*septies (Disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici).* — In vigore dal 25 luglio 2021 1. Per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili rileva, entro il 31 ottobre 2021, con proprio

decreto, le variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8 per cento, verificatesi nel primo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi.

2. Per i materiali da costruzione di cui al comma 1 si procede a compensazioni, in aumento o in diminuzione, nei limiti di cui ai commi 3, 4, 5 e 6 del presente articolo, anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 133, commi 4, 5, 6 e 6-*bis*, del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e, per i contratti regolati dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in deroga alle disposizioni dell'articolo 106, comma 1, lettera *a)*, del medesimo codice, determinate al netto delle compensazioni eventualmente già riconosciute o liquidate in relazione al primo semestre dell'anno 2021, ai sensi del medesimo articolo 106, comma, 1, lettera *a)*.

3. La compensazione è determinata applicando alle quantità dei singoli materiali impiegati nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori*, ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure,* dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021 le variazioni in aumento o in diminuzione dei relativi prezzi rilevate dal decreto di cui al comma 1 con riferimento alla data dell'offerta, eccedenti l'8 per cento se riferite esclusivamente all'anno 2021 ed eccedenti il 10 per cento complessivo se riferite a più anni.

(*Omissis*).».

Art. 16 - *bis*

Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna

*1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis *dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna».*

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 3, comma 3-*bis*, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, come modificato dalla presente legge:

«Art. 3 *(Ulteriori disposizioni urgenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia).* — (*Omissis*)

3-*bis*. Ai fini della revoca dei finanziamenti di cui ai commi 5 e 6, le condizioni di appaltabilità e di cantierabilità si realizzano quando i relativi adempimenti, previsti dai decreti di cui al comma 2, sono compiuti entro il 31 dicembre 2021. Per gli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e agli aeroporti di Firenze e Salerno, di cui alla lettera *c)* del comma 2 del presente articolo, gli adempimenti previsti dal relativo decreto di finanziamento possono essere compiuti entro il 31 dicembre 2022, a condizione che gli enti titolari dei codici unici di progetto, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, trasmettano al sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, le informazioni necessarie per la verifica dell'avanzamento dei progetti. *Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna*.

(*Omissis*).».

Art. 16 - *ter*

Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti internet istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta».

Riferimenti normativi:

— Si riporta l'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 (Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure), convertito, con modificazioni, dalla legge29 luglio 2021, n. 108, come modificato dalla presente legge:

«Art. 48 *(Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC).* — (*Omissis*)

3. Le stazioni appaltanti possono altresì ricorrere alla procedura di cui all'articolo 63 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 125, per i settori speciali, nella misura strettamente necessaria, quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti da circostanze imprevedibili, non imputabili alla stazione appaltante, l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere la realizzazione degli obiettivi o il rispetto dei tempi di attuazione di cui al PNRR nonché al PNC e ai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione Europea. *Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti internet istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta*.

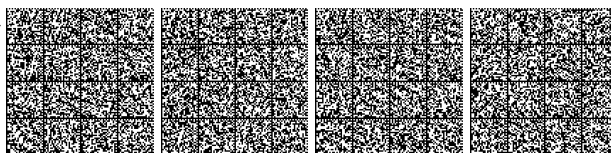
(*Omissis*).».

Art. 17.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

21A06797

LAURA ALESSANDRELLI, *redattore* DELIA CHIARA, *vice redattore*

(WI-GU-2021-SON-032) Roma, 2021 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

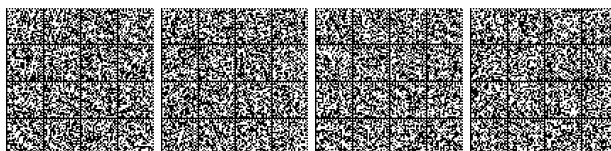
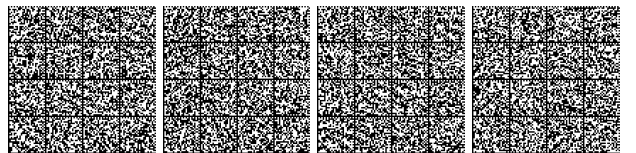
MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso il punto vendita dell'Istituto in piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma ☎ 06-8549866**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sui siti www.ipzs.it e www.gazzettaufficiale.it**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.
Vendita Gazzetta Ufficiale
Via Salaria, 691
00138 Roma
fax: 06-8508-3466
e-mail: informazioni@gazzettaufficiale.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO (salvo conguaglio)
validi a partire dal 1° OTTOBRE 2013

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	*(di cui spese di spedizione € 257,04)**	- annuale	€ **438,00**
	*(di cui spese di spedizione € 128,52)**	- semestrale	€ **239,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della 1ª Serie Speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	*(di cui spese di spedizione € 19,29)**	- annuale	€ **68,00**
	*(di cui spese di spedizione € 9,64)**	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della 2ª Serie Speciale destinata agli atti della UE:		
	*(di cui spese di spedizione € 41,27)**	- annuale	€ **168,00**
	*(di cui spese di spedizione € 20,63)**	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della 3ª Serie Speciale destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	*(di cui spese di spedizione € 15,31)**	- annuale	€ **65,00**
	*(di cui spese di spedizione € 7,65)**	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della 4ª Serie Speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	*(di cui spese di spedizione € 50,02)**	- annuale	€ **167,00**
	*(di cui spese di spedizione € 25,01)**	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della Serie Generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	*(di cui spese di spedizione € 383,93)**	- annuale	€ **819,00**
	*(di cui spese di spedizione € 191,46)**	- semestrale	€ **431,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A ed F comprende gli indici mensili

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:	serie generale	€	1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
	fascicolo serie speciale, concorsi, prezzo unico	€	1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI PUBBLICI

*(di cui spese di spedizione € 129,11)**	- annuale	€ **302,47**
*(di cui spese di spedizione € 74,42)**	- semestrale	€ **166,36**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

*(di cui spese di spedizione € 40,05)**	- annuale	€ **86,72**
*(di cui spese di spedizione € 20,95)**	- semestrale	€ **55,46**

Prezzi di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,01 (€ 0,83 + IVA)

Sulle pubblicazioni della 5ª Serie Speciale e della Parte II viene imposta I.V.A. al 22%.
Si ricorda che, in applicazione della legge 190 del 23 dicembre 2014 articolo 1 comma 629, gli enti dello Stato ivi specificati sono tenuti a versare all'Istituto solo la quota imponibile relativa al canone di abbonamento sottoscritto. Per ulteriori informazioni contattare la casella di posta elettronica abbonamenti@gazzettaufficiale.it.

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo			€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%			€ **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€	18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero, i prezzi di vendita (in abbonamento ed a fascicoli separati) anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale, i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi anche ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli vengono stabilite di volta in volta in base alle copie richieste. Eventuali fascicoli non recapitati potranno essere forniti gratuitamente entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del fascicolo. Oltre tale periodo questi potranno essere forniti soltanto a pagamento.

N.B. - La spedizione dei fascicoli inizierà entro 15 giorni dall'attivazione da parte dell'Ufficio Abbonamenti Gazzetta Ufficiale.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI COMMERCIALI APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

* tariffe postali di cui alla Legge 27 febbraio 2004, n. 46 (G.U. n. 48/2004) per soggetti iscritti al R.O.C.